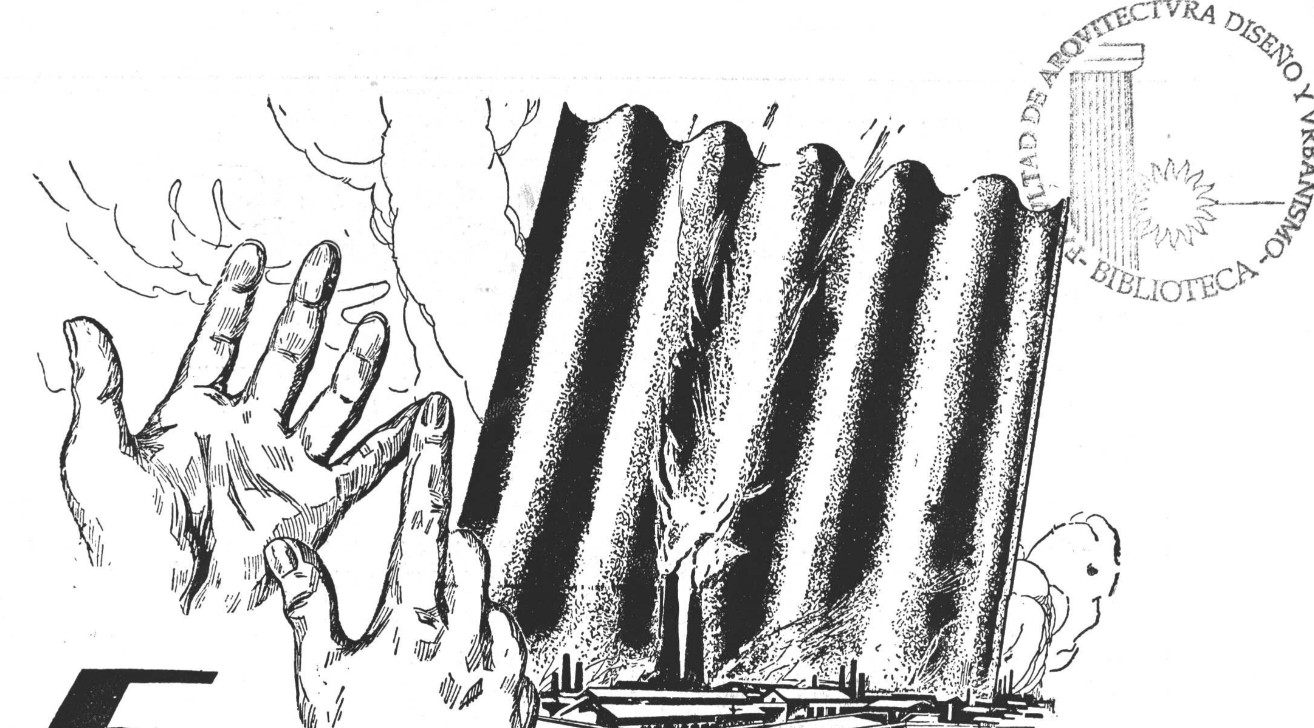
nuestra arquitectura





10

octubre de 1937



5 razones por las que conviene emplear

CHAPAS ACANALADAS

Eternit

CEMENTO-AMIANTO

1º Duración ilimitada.

2º Aislación de la electricidad, como también del frío y del calor.

3º No son afectadas por el humo, el aire salino, ni los gases.

4º No ocasionan gasto de pintura.

5º No es necesario perforarlas.

Fibras de amianto y cemento Portland de primera calidad, sometidas a una presión hidráulica enorme, son los constituyentes de la *Chapa Acanalada ETERNIT.*

Solicítenos catálogo ilustrado

Distribuidores

CIA SUD AMERICANA **KREGLINGER** LIMITADA (S.A.)

CANGALLO 380 — DEPARTAMENTO MATERIALES — U. T. 33, AVENIDA 2001/8 — BUENOS AIRES

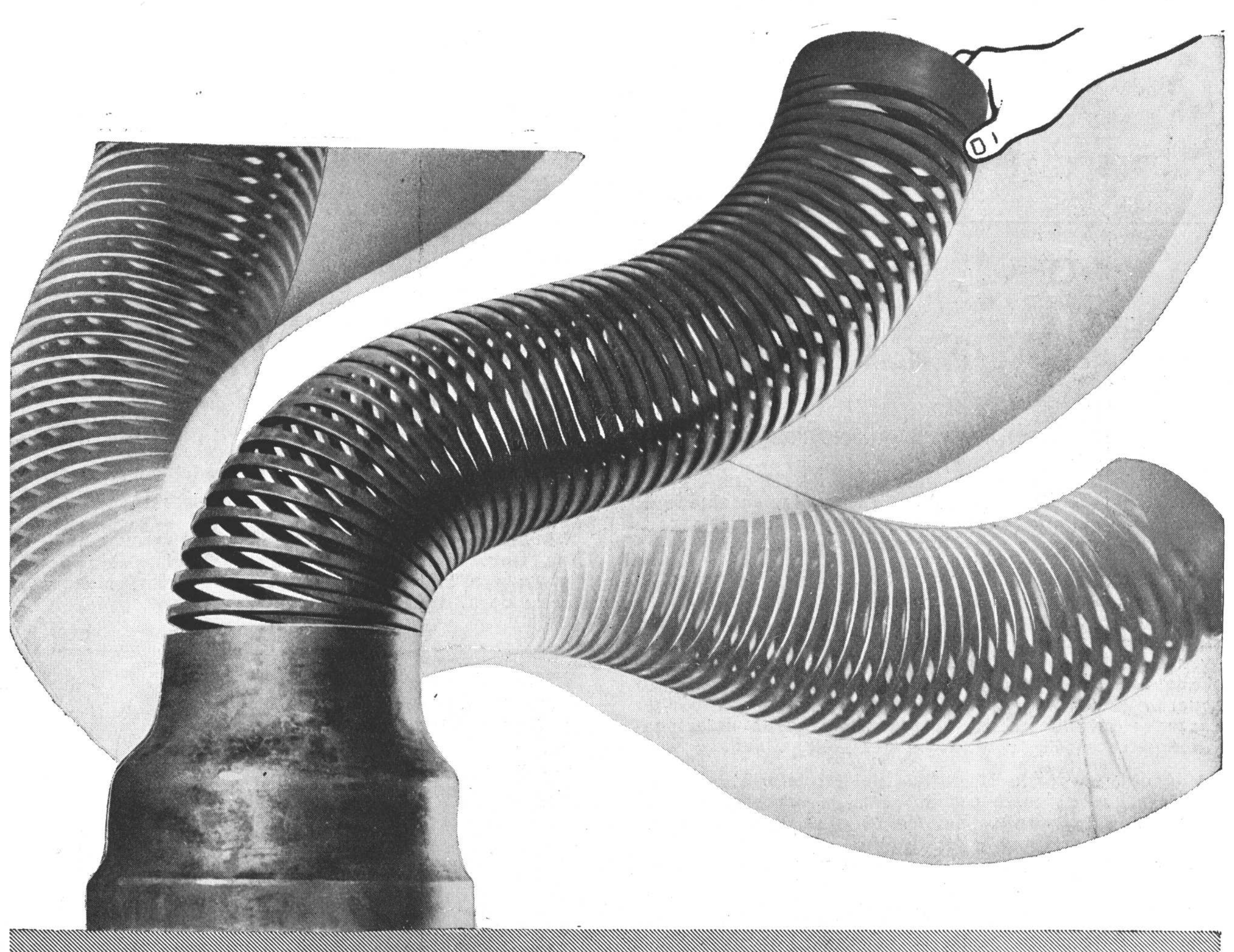


Elasticidad ...

y homogeneidad, son propiedades de los caños TM de hierro fundido centrifugado debidas a la alta calidad del material y a su sistema centrífugo de fabricación.

Por la homogeneidad del material, los caños TM pueden ser cortados y trabajados fácilmente, tal como lo demuestra el grabado abajo inserto que ilustra una espiral hecha al torno, de un caño TM.

Esa espiral, comprueba también la elasticidad de los caños TM condición ésta, que los hace especialmente adaptables para los desagües de las ciudades, donde las fuerzas generadas de las vibraciones en las arterias, producidas por el contínuo paso de vehículos, trabajan peligrosamente sobre los caños.



TAMET TM

CHACABUCO · 132 ·· BUENOS AIRES

NOTAS VARIAS

APROPOSITO DE LA AVENIDA NORTE SUD.

Acaban de inaugurarse 5 cuadras de las 33 que han de constituir la Avenida 9 de Julio y es lamentable que, a un acontecimiento que podría ser de regocijo para la ciudad, haya que ponerle tantos peros...

La avenida, según la ley del Congreso, debe tener 33 metros de ancho; pero como se estima que tal latitud es insuficiente para las necesidades actuales, se deja sin vender las franjas de tierra que quedan entre la avenida y las calles Carlos Pellegrini y Cerrito, ensanchadas; ésto lo ha podido hacer la intendencia de acuerdo a sus facultades. Pero lo que no ha podido hacer es invadir el subsuelo con playas de estacionamiento, trabajos realizados en plena ilegalidad.

La avenida atropella al edificio del Ministerio de Obras Públicas que ha costado 6 millones de pesos; el dilema es éste: o la avenida se desvía o se echa abajo el edificio. Como ejemplo de inteligente coordinación y buen entendimiento entre las reparticiones públicas, no puede pedirse más.

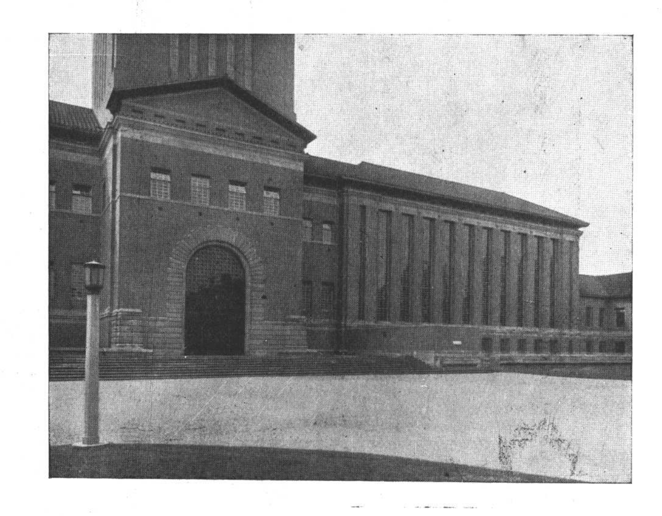
Por otra parte el estudio técnico de la avenida no parece nada acertado, según se desprende de un estudio de los arquitcctos Bereterbide y Acosta que publicamos en este mismo número. Si se agrega que la inauguración de 5 cuadras de una avenida que tendrá 33 no sirve absolutamente para nada, como no sea para un acto oficial más, con las consiguientes laudatorias, se justifica el poco entusiasmo de los porteños por una obra que cuesta mucho, es ilegal y ha sido mal estudiada.

EL ALUMINIO EN UNA BIBLIOTECA INGLESA.

En este edificio, destinado a la Biblioteca de la Universidad de Cambridge y proyectado por el famoso arquitecto inglés Giles Gilbert Scott, se ha utilizado el aluminio para la carpintería metálica.

La elección del alumino se hizo porque se quería utilizar un metal blanco que estuviera de acuerdo con la apariencia moderna del edificio, que fuera resistente, incluso a las inclemencias del tiempo y que no requiriera pintura, detalle importante de carácter económico en un edificio que tiene una superficie de ventanas tan enorme.

El aluminio usado lo ha sido en forma en aleación, de un tinte blanco plata, que ofrece el efecto de estar pintado a la celulosa. El total empleado alcanza a la cifra de 27 toneladas.





Los modernos accesorios "L. U." son el complemento necesario de todo cuarto de baño, pues le dan el aspecto elegante que la moda actual impone, a la par que son prácticos y duraderos. Conservan siempre su brillo. Su funcionamiento está garantizado. Igualan a los mejores importados.

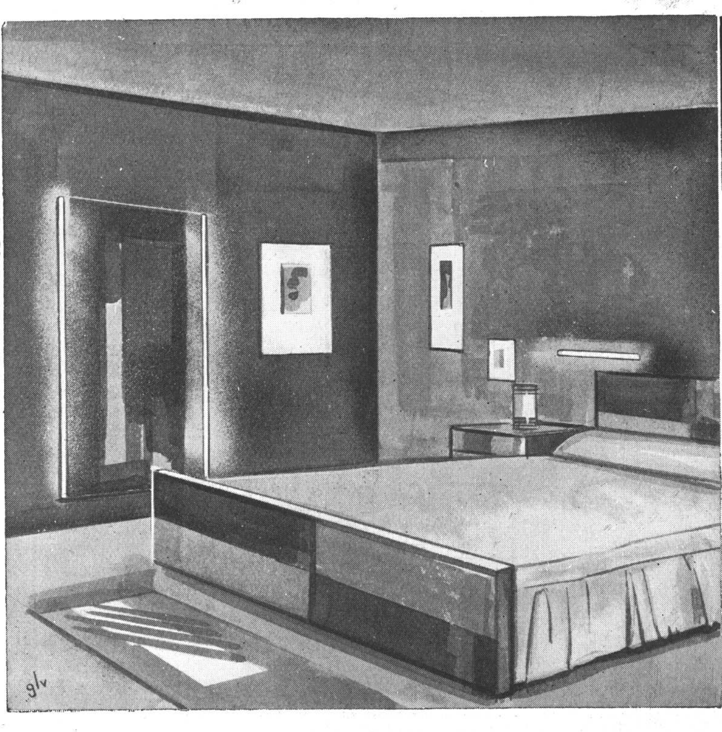


Juegos de accesorios para baño, lavatorio y bidet. Cuando los necesite, exija siempre la marca "L. U."

INDUSTRIA ARGENTINA DE CALIDAD

S. A. FUNDICION Y TALLERES "LA UNION"

VEALOS EN CUALQUIER CASA IMPORTANTE DEL RAMO



PHILIPS

PHILINEA

La lámpara tubular que embellece con sus líneas decorativas, transmitiendo a los ambientes del hogar moderno una luz clara, suave y agradable.

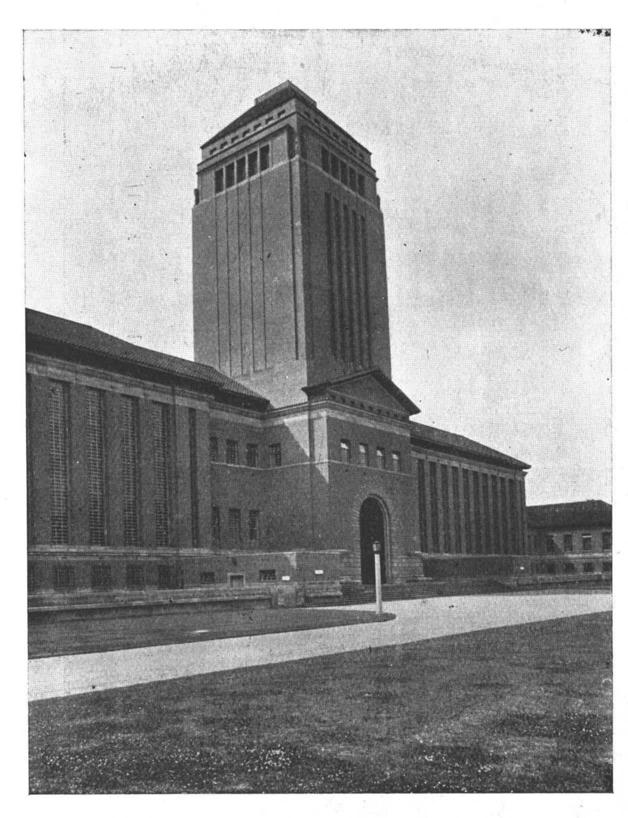


Distribuidores:

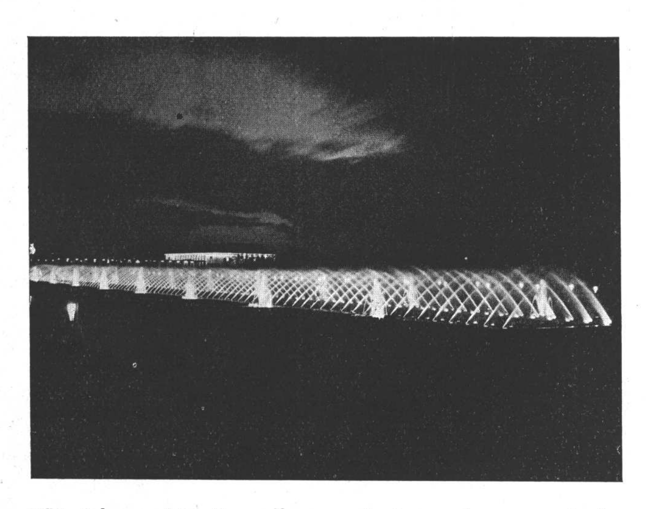
AGAR, CROSS & Co. Ltd., P. Colón esq. Venezuela - Buenos Aires
DELLAZOPPA S. A. C. Chacabuco 175 - Buenos Aires
HEINLEIN & Cía., Garay 2428 - Buenos Aires
E. LIX KLETT & Co. S. A Florida 229 - Buenos Aires
ANGEL MUZZIO e Hijos Lda., San Juan 1061 - Rosario
PHILIPS ARGENTINA S. A. Herrera 527 - Buenos Aires

EXPOSICION ALEMANA

Recientemente se ha realizado en Alemania, en la bonita ciudad renana de Dusseldorf, una exposición nacional bajo el lema "Pueblo Creador" (Schaffendes Volk).
Entre otras notas curiosas de la citada exposición, se ha mencionado la excepcional iluminación nocturna, que ofrecía aspectos realmente deslumbrantes y maravillosos, por la potencia lumínica de los motivos y por la forma novedosa y sugestiva de su presentación.
De esos aspectos de la exposición damos tres notas grá-



El nuevo edificio para la Biblioteca de la Universidad de Cambridge, en el que se ha empleado carpintería de aluminio



"Pérgola acuática" se llama este juego de aguas de la Exposición de Dusseldorf, Alemania. Los chorros de agua que ascienden oblicuamente se unen y forman una sucesión de hermosas arcadas. Para la iluminación de cada uno de los chorros se habían destinado dos reflectores, equipados con faros de auto de 50 Watt.

17

GRADOS DIFERENTES

KOH-I-NOOR se fabrica en una delicada graduación que comprende 17 grados diferentes, que jamás varían, y que le permiten satisfacer todo lo que de un lápiz se puede exigir.

6B
5B
4B
3B
2B
B
HB
F
H
2H
3H
4H
5H
6H
7H
8H
9H



"Caboclo" brasileño por Lino Palacio

La personalidad y la obra de Lino Palacio no necesita comentarios. Su profusa labor artística en diarios y revistas, lo ha hecho acreedor a la simpatía y a la predilección porteña.
Su rasgo nítido e inconfundible es el mejor elogio del lápiz de su preferencia: el KOH-I-NOOR.

Entre un lápiz cualquiera y un lápiz de calidad hay un abismo, y entre los lápices de calidad el KOH-I-NOOR se define por sus virtudes inimitables. El KOH-I-NOOR con su gama de 17 grados, es el lápiz ideal que se presta a todas las exigencias. El ingeniero, el arquitecto y el dibujante industrial hallarán desde el H hasta el 9H el lápiz que trazará sin tropiezos la línea pura y precisa; el estudiante, el escritor y el comerciante experimentarán con los grados intermedios, la grata satisfacción de la escritura fácil, y por fin el artista verá cómo la sensibilidad del grafito de los grados 3, 4, 5 y 6B reproducirá **fielmente** su pensamiento sin defraudar la decisión de un trazo ni la intención de un esfumado.

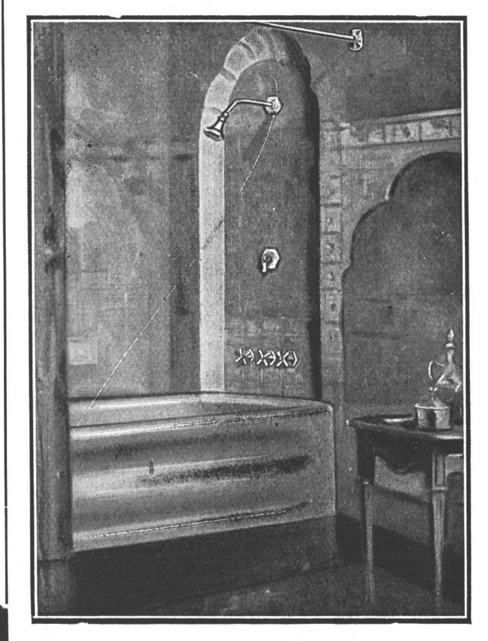
La extraordinaria suavidad de su mina, fabricada con el mejor grafito conocido en el mundo, y la calidad de la madera empleada (Cedro rojo), que ofrece una estructura homogénea, y fácil de cortar, hacen de KOH-I-NOOR el lápiz inimitable.
Su excelente calidad la demuestra el hecho de que a poco de su aparición, había alcanzado la mayor popularidad en todo el mundo, y también porque hoy, despues de 50 años, es el lápiz por el que se juzga la calidad de los otros.

KOH-I-NOOR

"Es fiel a la mano que lo esgrime"

L. & C. HARDTMUTH


R. GUTIERREZ
NO INSTALE EN SU CUARTO DE BAÑO CUALQUIER ACCESORIO
El baño ha dejado de ser aquella habitación humilde de una época; Hoy es una importante dependencia.
Es por eso, que, cuando de accesorios de cuarto de baño se trate, debe exigir siempre, la marca,
P.H
Los accesorios para cuartos de baño, aguas corrientes etc. respaldados por esta marca, además de llevar la garantía de sus fabricantes, son el fruto de una técnica perfecta.
Ninguno de estos accesorios es lanzado al mercado sin antes haber sido sometidos a una severísima inspección.
Complementa su acabado, un finísimo cromado de brillantez inalterable, cuya duración es indefinida.
PIAZZA HNOS
SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA
ARRIOLA 154 Bs. AIRES



PARA SU NUEVA CASA



EXIJA ESTOS 5 SERVICIOS BASICOS DE REFRIGERACION

Los nuevos modelos de Frigidaire le aseguran uno por uno los cinco requisitos esenciales de una refrigeración completa.

MAYOR SEGURIDAD DE CONSERVACION: 4 tipos de frío: de seguridad (entre 0° y 10° C) - húmedo - extra-frío y de congelación - todo en el mismo gabinete para reponder a las necesidades más variadas de conservación.





MAYOR GARANTIA - Frigidaire es un producto de la General Motors, vale decir un producto de la máxima calidad y eficiencia y se vende con su garantía escrita por 5 años.

MAYOR PROVISION de HIELO - Mucho hielo en poco tiempo. Facilidad para almacenar 100% más de cubos de hielo como reserva Suelte automático de las gavetas. Sacacubos instantáneo.





MAYOR ECONOMIA - El mecanismo productor de frío de Frigidaire - el "Salvacorriente" - sólo tiene 3 piezas movibles, incluso el motor, y es el más económico y eficiente que se conoce

MAYOR COMODIDAD INTERIOR - Estantes de ancho completo ajustable de 9 modos distintos, deslizables hacia afuera para alcanzar con la misma facilidad los objetos del fondo como los del frente.



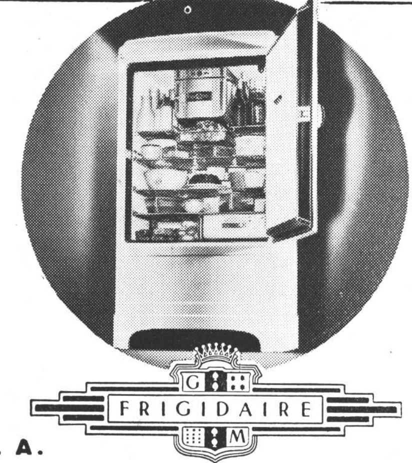
Solicite la dirección del Concesionario más cercano en la Argentina a:

GENERAL MOTORS ARGENTINA, S.A.

Osvaldo Cruz y Limay - Buenos Aires

Además, Frigidaire agregará también nueva belleza a su hogar. El diseño de las Frigidaires es admirable por la sobriedad de sus líneas, que armonizan con cualquier estilo de edificación.

Modelos familiares desde 4 hasta 12 pies cúbicos de capacidad interior.
Véalos y compruebe por Vd. mismo cómo Frigidaire llena los 5 requisitos que Vd. necesita en su heladera eléctrica.

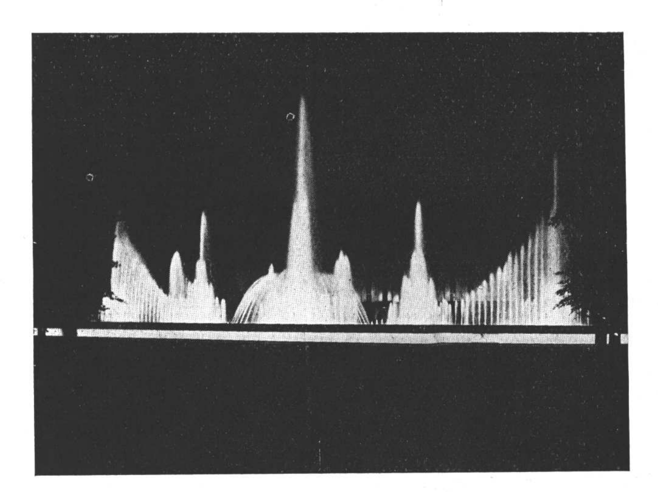


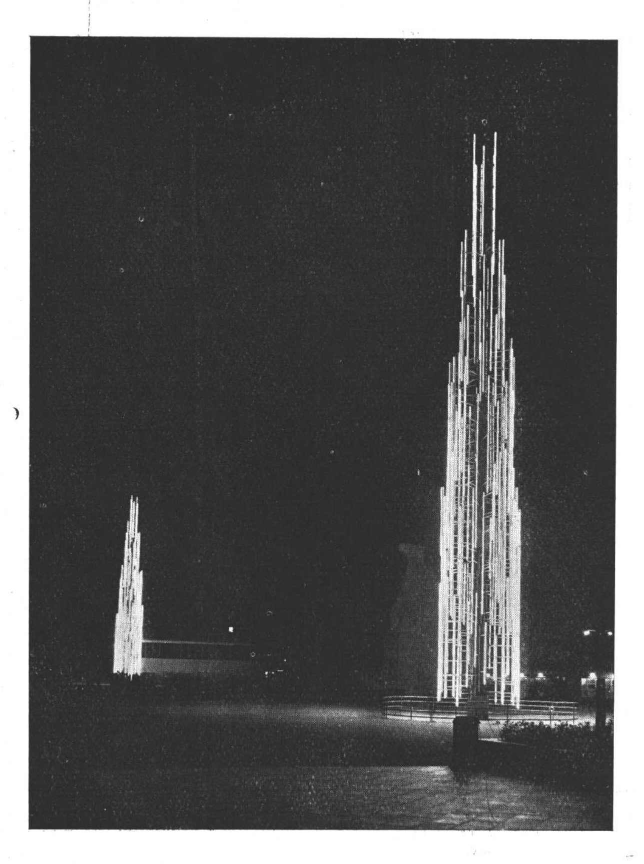
Frigidaire

FRIGIDAIRE

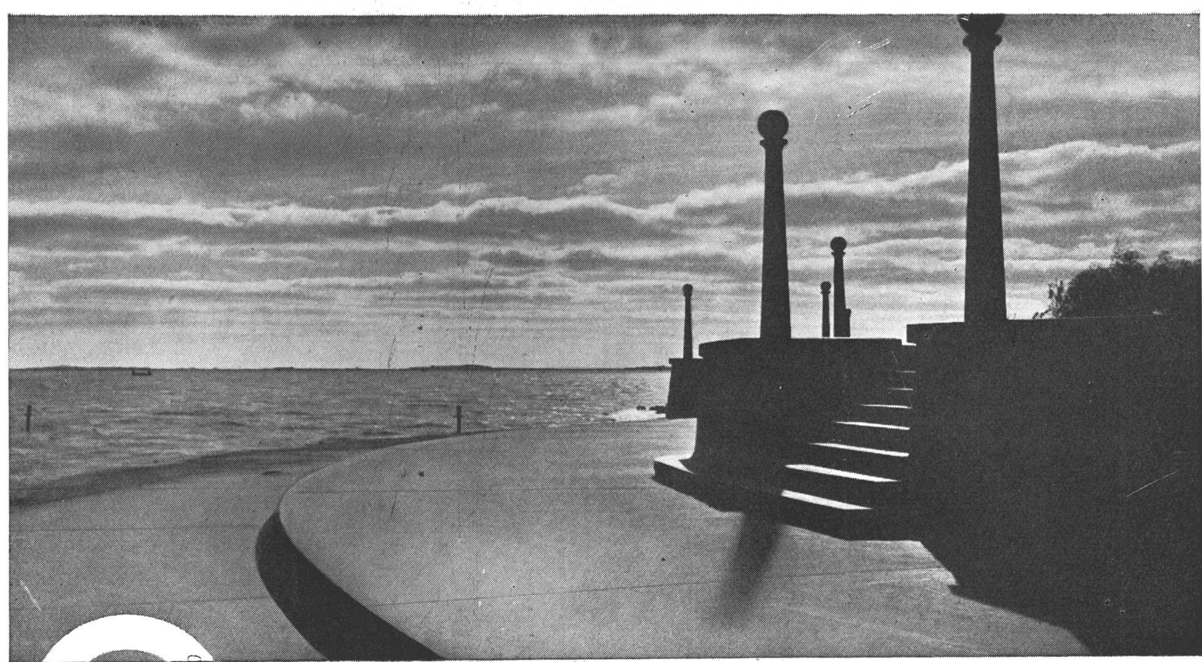
UNA DIVISION DE LA GENERAL MOTORS ARGENTINA, S. A.

ficas, que permitirán a nuestros lectores hacerse una idea de la riqueza de elementos puestos en juego para impresionar a los visitantes.





ARRIBA. Vista en conjunto de la gran fuente luminosa de la Exposición de Dusseldorf, Alemania. 496 reflctores ubicados debajo del nivel del agua y equipados con lámparas de proyección cuyo rendimiento en conjunto alcanzaba a 400 KW, iluminan esta fuente de inigualada belleza, cuyas aguas llegaban a 50 metros de altura y adquirían colores hermosos, gracias a un dispositivo automático de juego de colores que tenía una duración de tres cuarto de hora. Rodeando el enorme recipiente de la fuente existía una garganta armoniosamente iluminada por lámparas tubulares Osram-Linestra. **AL LADO.** Columnas o torres luminosas compuestas cada una de 550 lámparas tubulares Osram Linestra, las que irradiaban un volúmen de luz aproximado de un millón de lumen. A causa de su estructura similar a la de un órgano, estas enormes columnas fueron bautizadas con el nombre de "Organos luminosos".



OBRAS DE DEFENSA Y BALNEARIO EN LA LAGUNA DE CHASCOMUS



Pérgolas de hormigón

Un detalle del amplio muro de contención

Aspecto de la vereda y columnas de hormigón



INDUSTRIA ARGENTINA
RECONQUISTA 46

COMPAÑIA ARGENTINA DE CEMENTO PORTLAND



INDUSTRIA ARGENTINA
BUENOS AIRES

0-874



nuestra arquitectura

DIRECTOR: W. HYLTON SCOTT - SARMIENTO 643 - BUENOS AIRES

TARIFAS: Suscripción anual, en la Argentina $ 12—; en el exterior $ 15.— Números sueltos, en la Argentina $ 1,20; en el extranjero $ 1,50. — Números atrasados, $ 2.—

Registro Nacional de la Propiedad Intelectual No. 027827

SUMARIO:

10

DIRECCIÓN DE LOS COLABORADORES DE ESTE NÚMERO

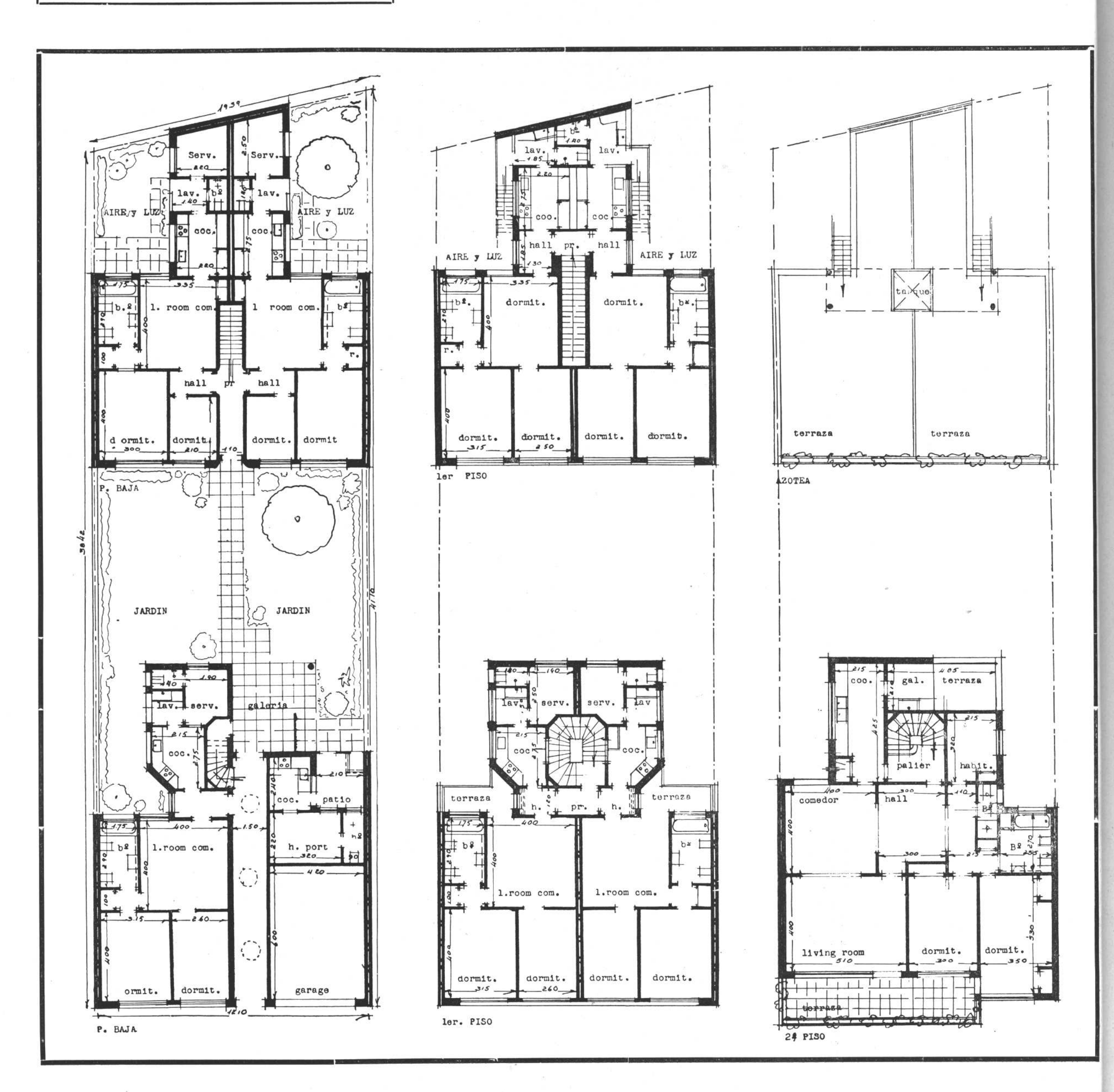
Arq. Carlos Vilar - Sarmiento 412
Arq. Jorge Kalnay - San Martín 244
Arq. Wladimiro Acosta - Tucumán 331
Arq. Fermín H. Bereterbide - Culpina 141
Ing. Oscar L. López - Av. R. S. Peña 760

Octubre de 1937



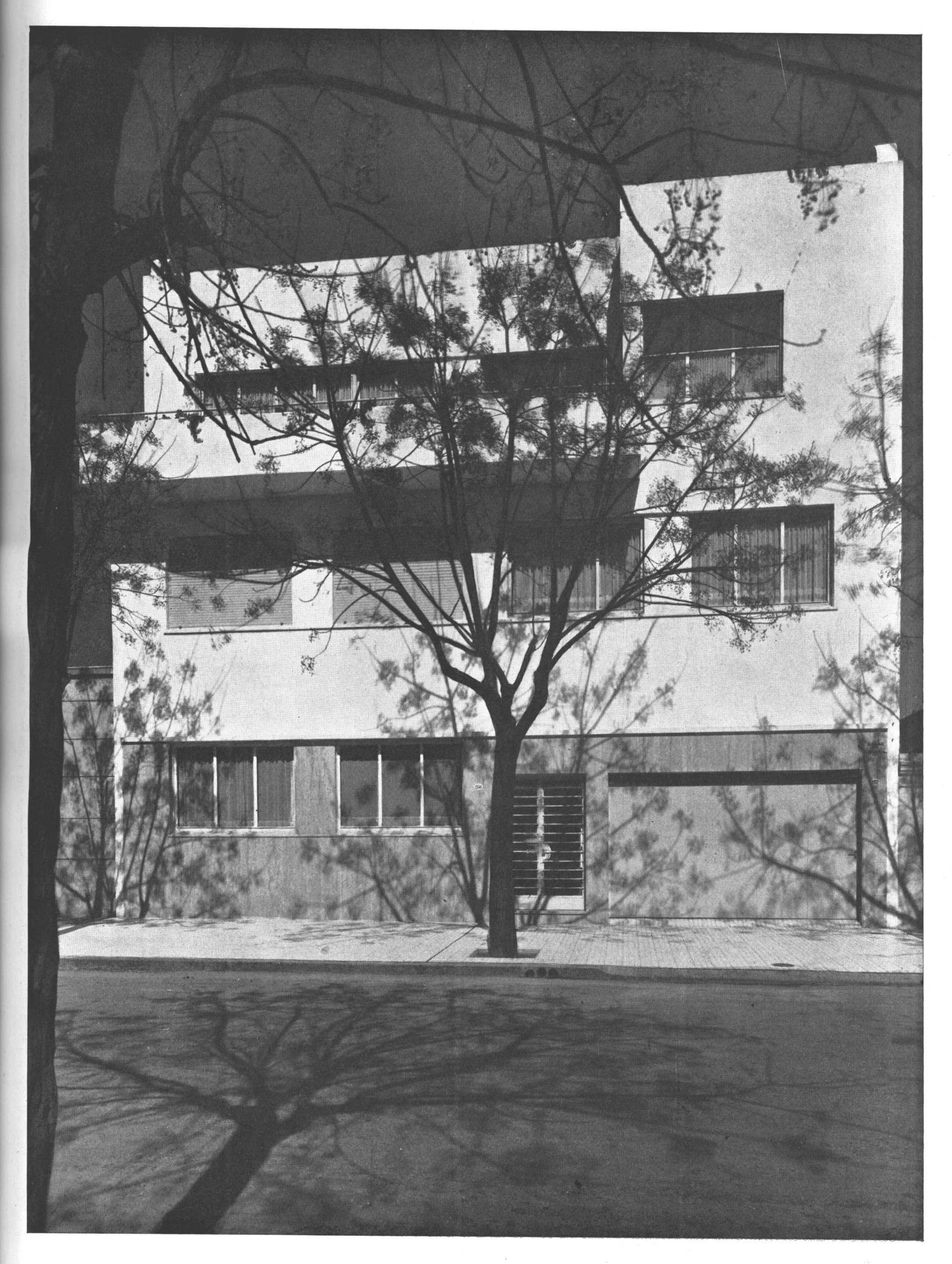
ARQ. CARLOS VILAR

D E P A R T A M E N

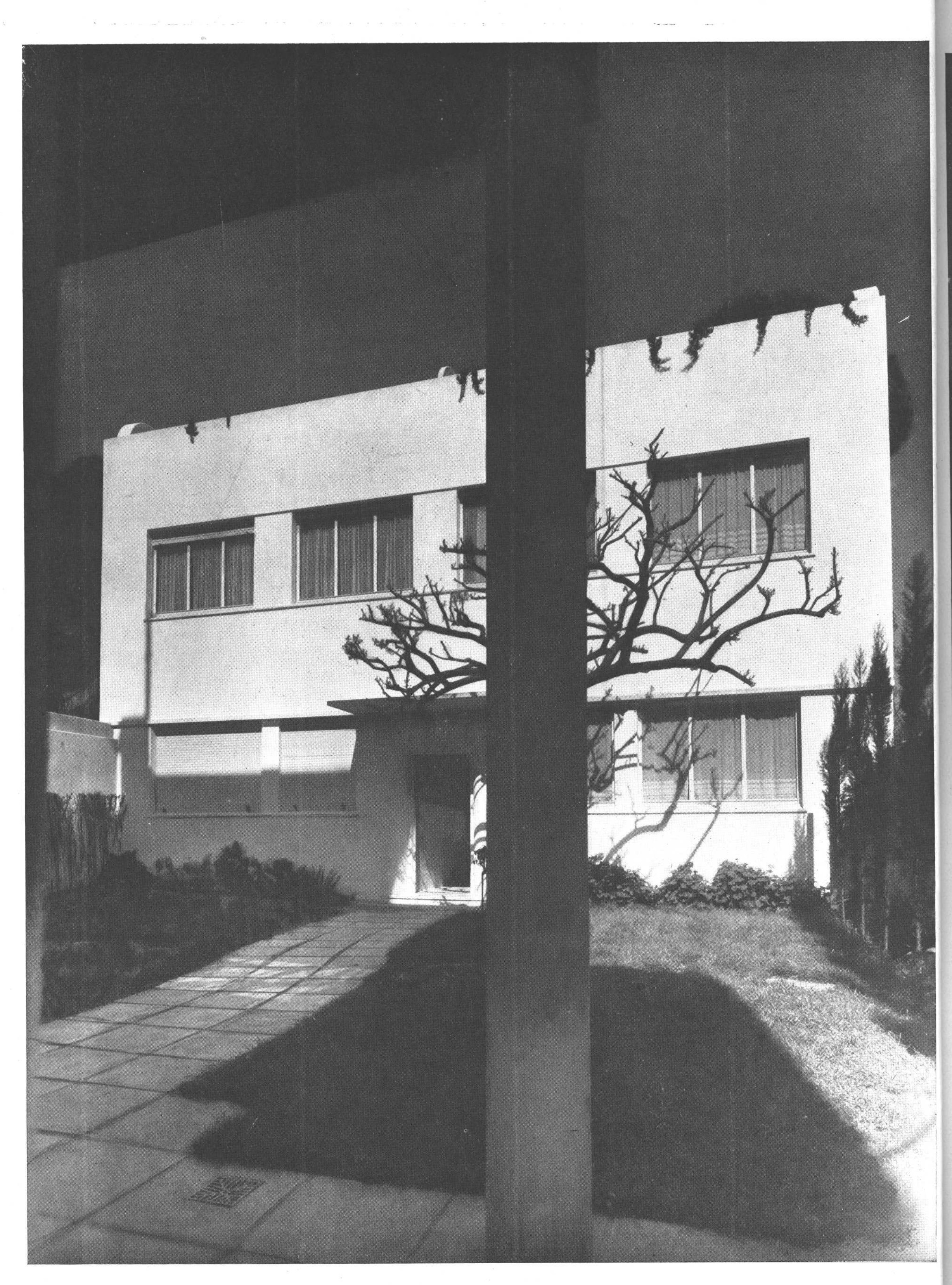


El interés demostrado en el alquiler de estos departamentos comprueba que la solución dada al problema presentado ha sido adecuada y que este tipo de casas puede ser una buena inversión de capital, adaptándose en una forma lógica al lugar, a la suma disponible y a las dimensiones del terreno. Podrá preguntarse uno de cómo habiendo tantos terrenos en sitios al parecer más atrayentes, se haya elegido ese para realizar una inversión tal vez importante para el lugar. Es que el terreno no se eligió con ese fin; el terreno lo había adquirido el propietario con el propósito de edificar su casa, pero al ser estudiado y contemplado desde muchos aspectos, se llegó a la conclusión de que, una casa de departamentos en sitio agradable y tranquilo

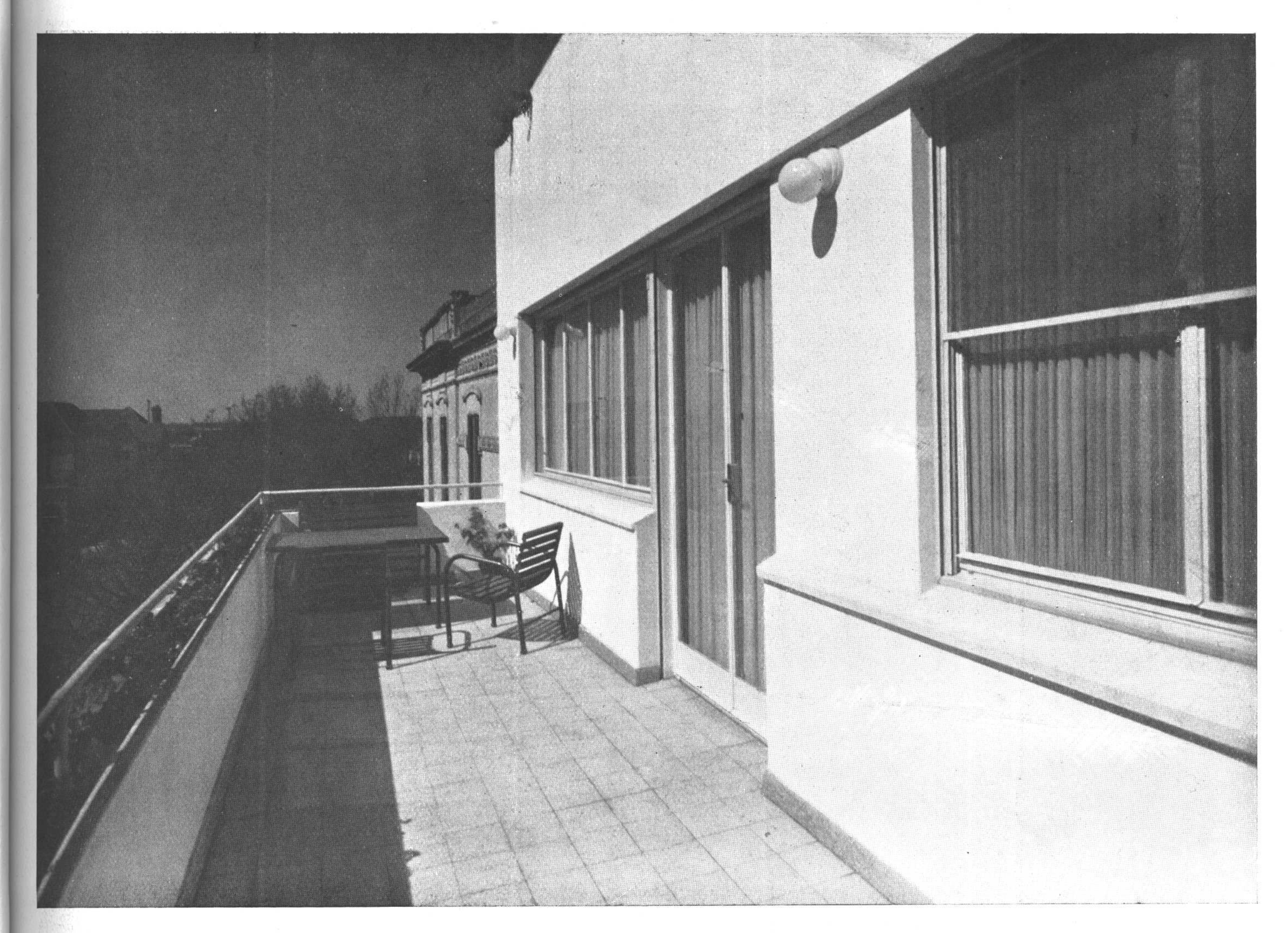
TOS EN VILLA URQUIZA



Fachada sobre la calle Andonaegui



ARQ. CARLOS VILAR. Departamentos en Villa Urquiza, propiedad del Dr. A. Hirsch. Vista de la fachada de los departamentos interiores desde el jardín que separa los dos cuerpos de edificio.



ARQ. CARLOS VILAR. Departamentos en Villa Urquiza, propiedad del Dr. A. Hirsch. Una vista de la terraza del frente.

de viviendas particulares, podía interesar á personas á quienes les atrae el vivir en departamentos pero que les molesta el bullicio y ruidos del tráfico de los lugares céntricos, y precisamente, era razonable suponer qué había interesados por cuanto casas de departamentos en sitios semejantes no es lo corriente.

El edificio consta de dos cuerpos de departamentos. El cuerpo del frente, en planta baja tiene un departamento para alquilar, garage de dos autos y el alojamiento del portero; en primer piso dos departamentos, también para alquilar y en el segundo piso alto, un departamento más importante en el que habita el propietario.





ARQ. CARLOS VILAR. Departamentos en Villa Urquiza, propiedad del Dr. A. Hirsch. **ARRIBA**, departamento del propietario: vista del living hacia la terraza en que se aprecia el confortable diván y la biblioteca y escritorios que circundan las paredes. **ABAJO**, living con los muebles de roble decapé y el escritorio formando conjunto; al fondo el comedor con mesa y sillas de roble con tapizado de cuero color coral, circundado lo mismo que el living por armarios para manteles y cristales, cajoneros para cubiertos, estantes etc. El artefacto de luz es adecuado para la iluminación de la mesa y al mismo tiempo de todo el ambiente.



ARQ. CARLOS VILAR. Departamentos en Villa Urquiza, propiedad del Dr. A. Hirsch. Vista del dormitorio principal. Toda la madera de este ambiente es de caoba de veta derecha lustrada al duco. Bajo la ventana está la cómoda formando conjunto con el radiador

El cuerpo interior tiene dos plantas con dos departamentos por piso cada una. Los dos cuerpos del edificio están igualmente orientados dando tcdos sus dormitorios principales al N.E. Entre los dos cuerpos se ha dejado un amplio jardín conservando los árboles existentes en el terreno, habiéndose salvado también un gran eucaliptus que hace sentir su perfume en uno de los patios de los departamentos interiores.

El edificio está provisto de calefacción y agua caliente central, no tiene ascensor, por no serlo necesario y su ejecución como su distribución, se han desarrollado de acuerdo a las últimas concepciones de la época.

ARQ. JORGE KALNAY

E D I F I C I O



A LA IZQUIERDA: frente desde el jardín; el árbol sin hojas es un jacarandá centenario. A LA DERECHA: un detalle de la fachada

El autor del edificio "Mansión Garay", es uno de los pocos urbanistas cuya acción constante y silenciosa ha cuajado en varios proyectos de mérito indiscutible, que puestos en práctica influirían notablemente en el desenvolvimiento urbanista de nuestra ciudad.

Si bien el arquitecto Kálnay no descuida problemas concretos como la "Restauración del Cabildo" y la "Remodelación de la Plaza de Mayo", (hoy casi imposibilitada por el emplazamiento criticable de los nuevos ministerios en construcción), su obra más significativa es la que se refiere a "Zoning y Reglamento funcional".

Este último trabajo, publicado en conferencias y expuesto en el Primer Congreso Argentino de Urbanismo, establece normas, principios y proporciones, que debieran presidir la confección de planes reguladores, ya que con justicia mereció de parte del

"MANSION GARAY"

A LA IZQUIERDA: frente calle Garay esq. Defensa (vista a la mañana). **A LA DERECHA:** un detalle de la fachada.

Jurado que le otorgó el primer premio de su categoría en la Exposición mencionada, el calificativo de verdadero Metro-Patrón de todo plan regulador.

El proyecto de Kálnay abarca todo lo relativo a la zonización de ciudades, el amanzanamiento, loteo y reglamentación integral de las construcciones, tanto para alcanzar un remodelamiento sano y económico de lo ya loteado y edificado, como también para urbanizar sus zonas de extensión.

Lo llamativo de su concepto es que en vez de exponerlo en voluminosos impresos, similares a nuestros códigos y reglamento de edificación, (el que a pesar de no haber alcanzado aún su décimo año de existencia, es considerado como uno de los más atrasados, y anti-higiénicos del mundo civilizado), cabe en unas cuantas láminas, gráficos y planillas, en las que podemos abar-

car sintéticamente y de un solo golpe de vista, toda la ciudad, su compenetración por el campo, su estructura orgánica y analizar, zona por zona, la forma, orientación y edificación que corresponde a cada lote, con el fin que el conjunto de ellos forme un marco digno de la convivencia social.

Lo que hace del proyecto mencionado un conjunto racional y natural, es que toma para su reglamentación urbanista al hombre como unidad, y a la naturaleza o tierra como escala. De la natural correlación de estos dos factores (desgraciadamente descuidados en nuestro reglamento), dependen el confort y la belleza de la ciudad, y la salud, riqueza y eficiencia de su población.

Los urbanistas encargados de la confección de los planes reguladores y leyes respectivas a crearse, debieran empezar su labor constructiva (aunque parezca paradoja), no urbanizando grandes extensiones de tierra destinadas a zonas de reserva, (con prohibición de toda subdivisión o edificación que desnaturalice su carácter de zona verde), y luego circunscribir las zonas planeables, limitando de acuerdo al carácter de cada zona, el volumen total de las construcciones en función a la población y tierra disponible.

Oportunamente nos ocuparemos más al detalle del proyectado Reglamento Funcional de la Construcción, y veamos ahora cómo encara el arquitecto Kálnay un caso concreto bajo las reglamentaciones vigentes: El Reglamento actual impone a la obra en cuestión una superficie mínima de patio, equivalente al 14% de la superficie del terreno; permite pues, cubrir el 86% del terreno a nivel del primer piso, y casi el 100% a nivel de la calle. Como al mismo tiempo dicho reglamento autoriza la erección de 10 pisos altos, la superficie cubierta de todos los pisos sumaría casi diez veces la extensión del terreno.

mansion garay

pisos altos 1° al 10°

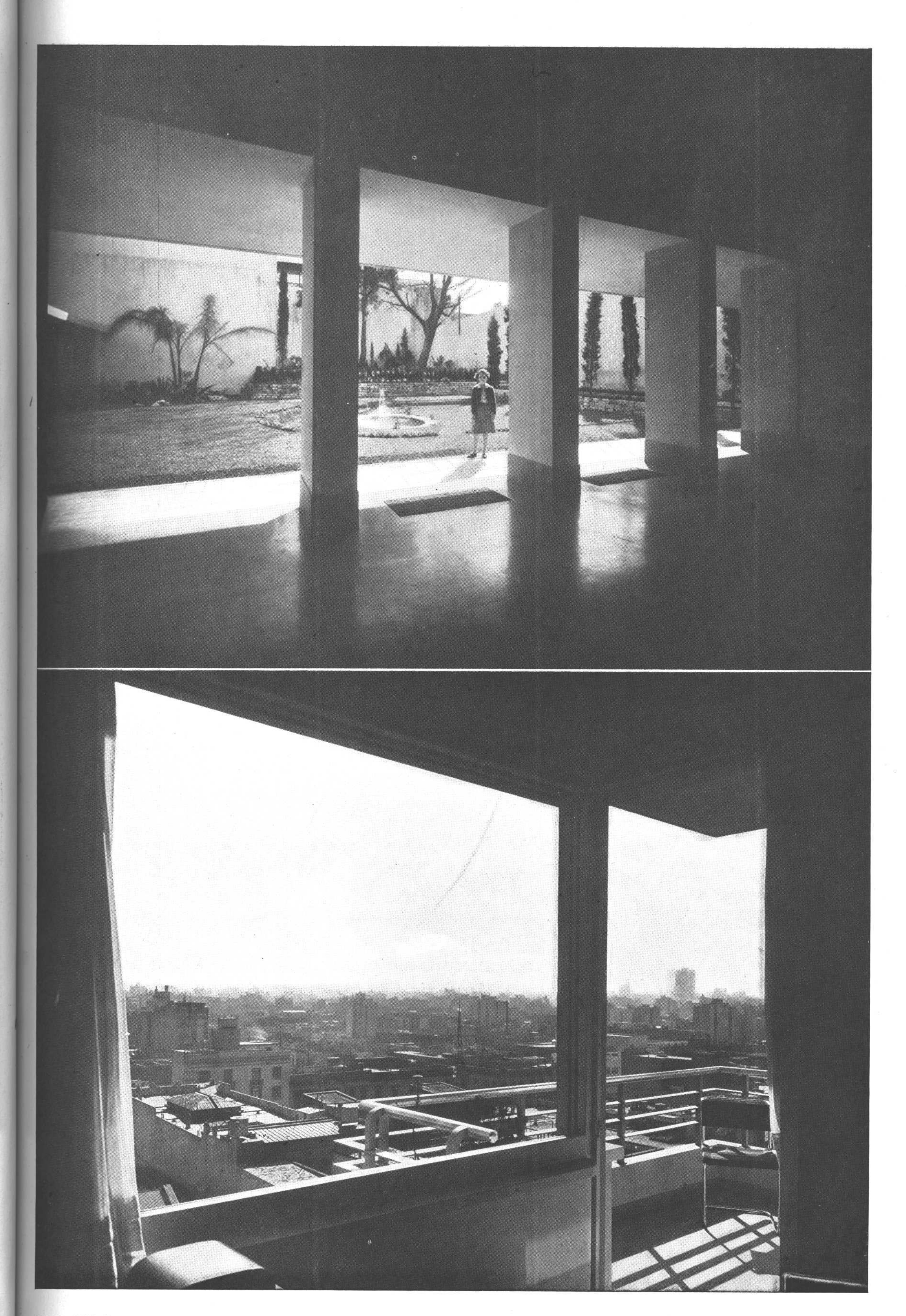
avenida garay

calle defensa

variante 10° piso

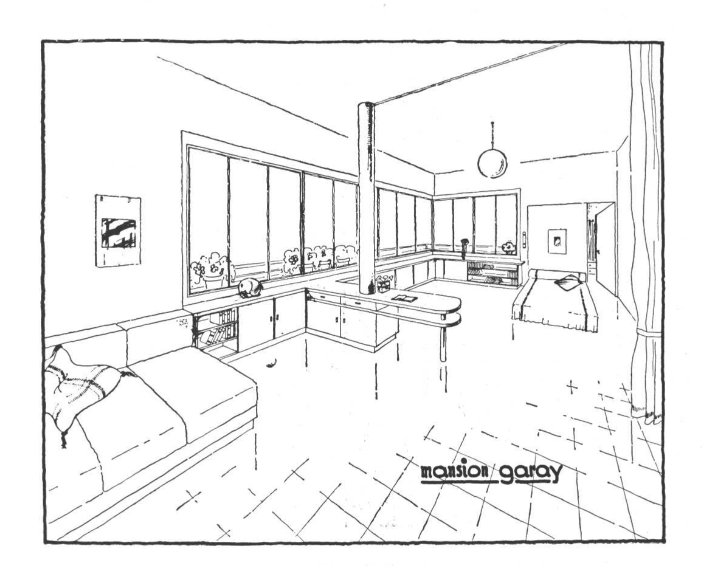
JORGE KALNAY
ARQUITECTO

La "Mansión Garay", si bien alcanza la altura máxima autorizada, deja las tres cuartas partes del terreno sin edificar, y sus pisos suman menos de tres veces la superficie del terreno, por lo que constituye una cabal muestra de lo que pudiera ser el mismo centro de Buenos Aires, si las autoridades respectivas pusieran en vigor una planificación por zona, y un reglamento de construcción, que responda al criterio urbanista. Esta reglamentación — según el criterio sustentado por el famoso ubanista Doctor Werner Hegemann y que interpreta el arquitecto Kálnay, — debiera otorgar la máxima libertad de acción al propietario y arquitecto, al efecto que modelen sus macizos con el mejor criterio artístico y rentístico, mientras no lesionen intereses de terceros o colectivos.



ARQ. JORGE KALNAY, Mansión Garay. ARRIBA, entrada principal con vista al jardín. ABAJO, vista desde un living-room hacia el noroeste; la carpintería corrediza permite un 100 o/o de aire y luz.

ARQ. JORGE KALNAY. Mansión Garay. Entrada principal.



La futura Reglamentación deberá imponer, al efecto de coordinar la edificación privada en conjuntos armoniosos, los siguientes conceptos nuevos, como limitaciones a grandes rasgos:

líneas de edificación correspondientes a futuros ensanches,

líneas de edificación del contrafrente,

fajas de edificación disponibles,

inclinación del rayo solar en ciertas horas, como limitación de altura, y finalmente

volumen del edificio o superficie total cubierta, limitada en función al conjunto de tierra disponible.

DESCRIPCION DEL EDIFICIO

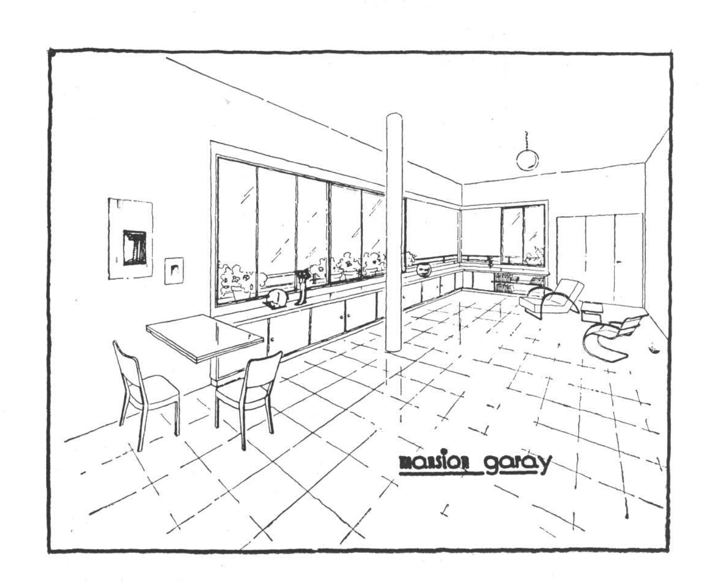
En el punto culminante del gran centro Sud de nuestra urbe, a pocas cuadras de Constitución, lindando casi con el "Parque Lezama, y sobre las Barrancas San Telmo, el nuevo EDIFICIO-TORRE domina el estuario con sus nobles líneas. Se denomina

ARQ. JORGE KALNAY, Mansión Garay. Atelier living en el 10º piso, posición de día. Orientación de las ventanas este y sud

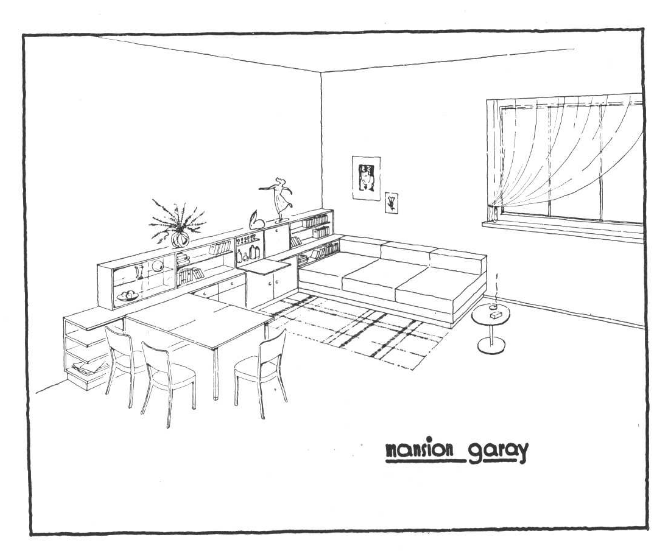
"Mansion Garay", y no sólo representa un acabado ejemplo de la nueva técnica de construir, sino también una feliz experiencia urbanista.

Actualmente el gran problema de la luz y el aire no puede ser resuelto realizando obras al límite de nuestro vetusto Reglamento General de Construcciones. El resultado aparente de ciertas obras que aprovechan "AL MAXIMO", el terreno disponible, repercute en contra de los intereses de sus propietarios, una vez que los linderos realizan sus construcciones con criterio similar. He aquí la causa principal de la rápida desvalorización del capital-inmueble en Buenos Aires.

Sólo el concepto generoso, que sacrifica de su propio terreno la superficie necesaria para disponer de abundante luz y aire, asegura un ambiente de confort e higiene a favor de los inquilinos,



ARQ. JORGE KALNAY. Mansión Garay. Atelier-living en el 10º piso con vista al cuarto de vestir. Cama armada en la puerta giratoria.



y aunque la renta resulte menos abundante en los primeros años, la conserva estable y duradera.

Así lo ha entendido la Intendencia Municipal que, al plantearse la posibilidad de que se vendiera el terreno excedente, ha hecho las siguientes consideraciones:

"Que según resulta del estudio de planos agregados, la altura máxima adoptada para el edificio que se proyecta en la calle Defensa esq. Garay, se ha inspirado en el deseo evidente de llevar a la práctica una obra constructora de gran relieve que responda a las exigencias de confort e higiene de la vida moderna, dotándola para ello de todas las mejoras que la misma exige en concordancia con los principios urbanistas que caracteriza a la Arquitectura Contemporánea.

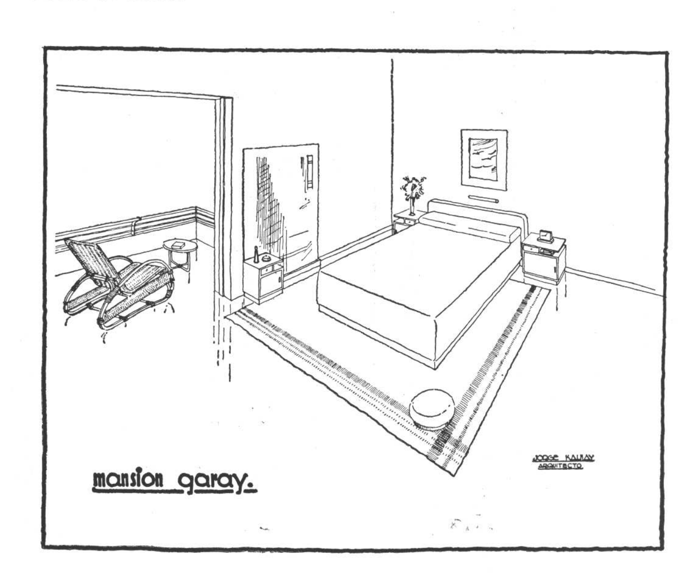
Que se pone de manifiesto ese propósito si se tiene en cuenta

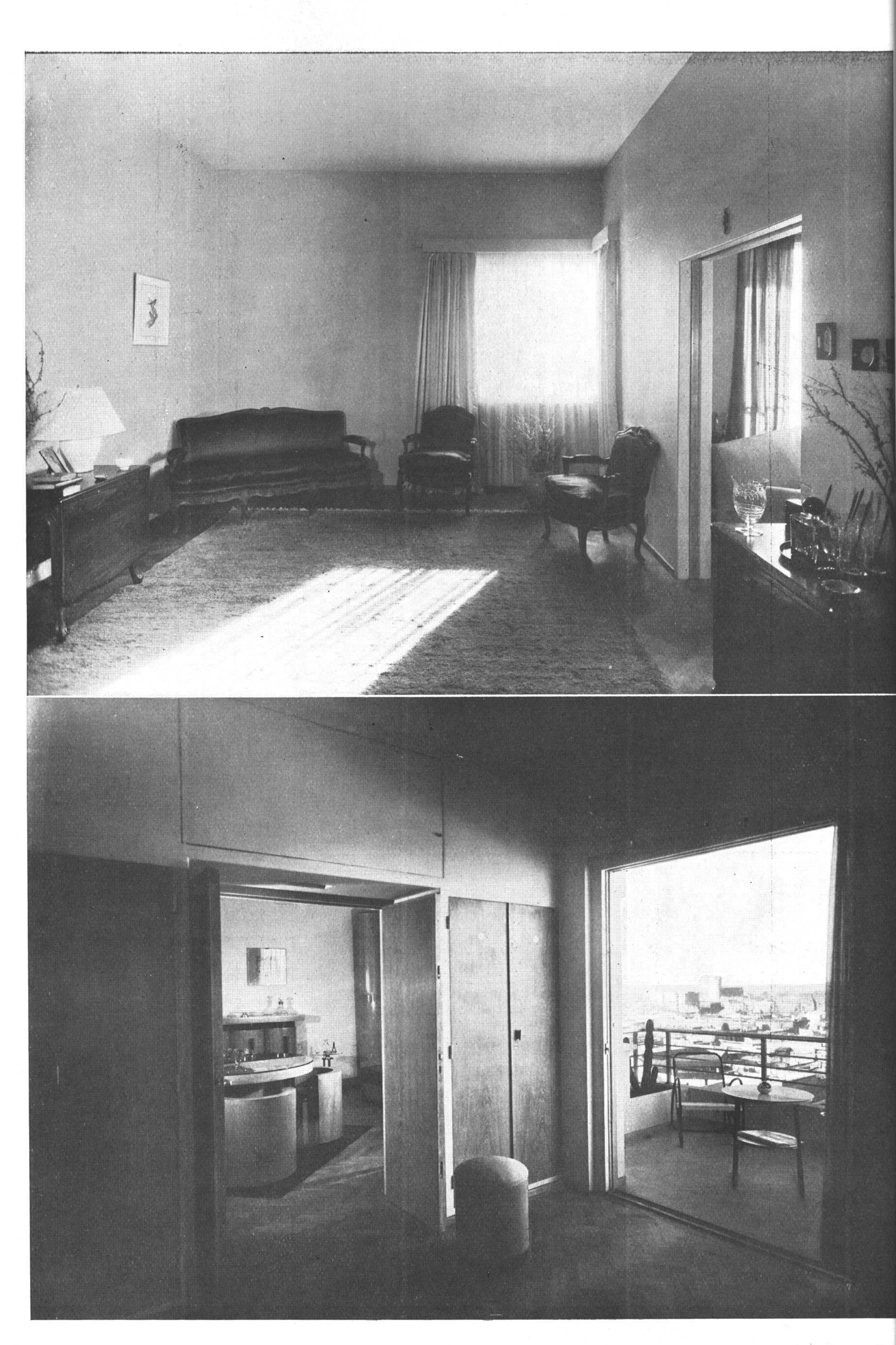
ARQ. JORGE KALNAY. Mansión Garay. Atelier-living en el 10° piso. Posición de noche.

que lo edificado alcanza más o menos al 24% de la superficie total aprovechable del terreno, dejando al lado la utilización de superficies como las que se destinan a jardines, y la que se retiró de la lineación municipal sobre Defensa para dar mayor realce a las fachadas y mejorar el ambiente a las habitaciones principales.

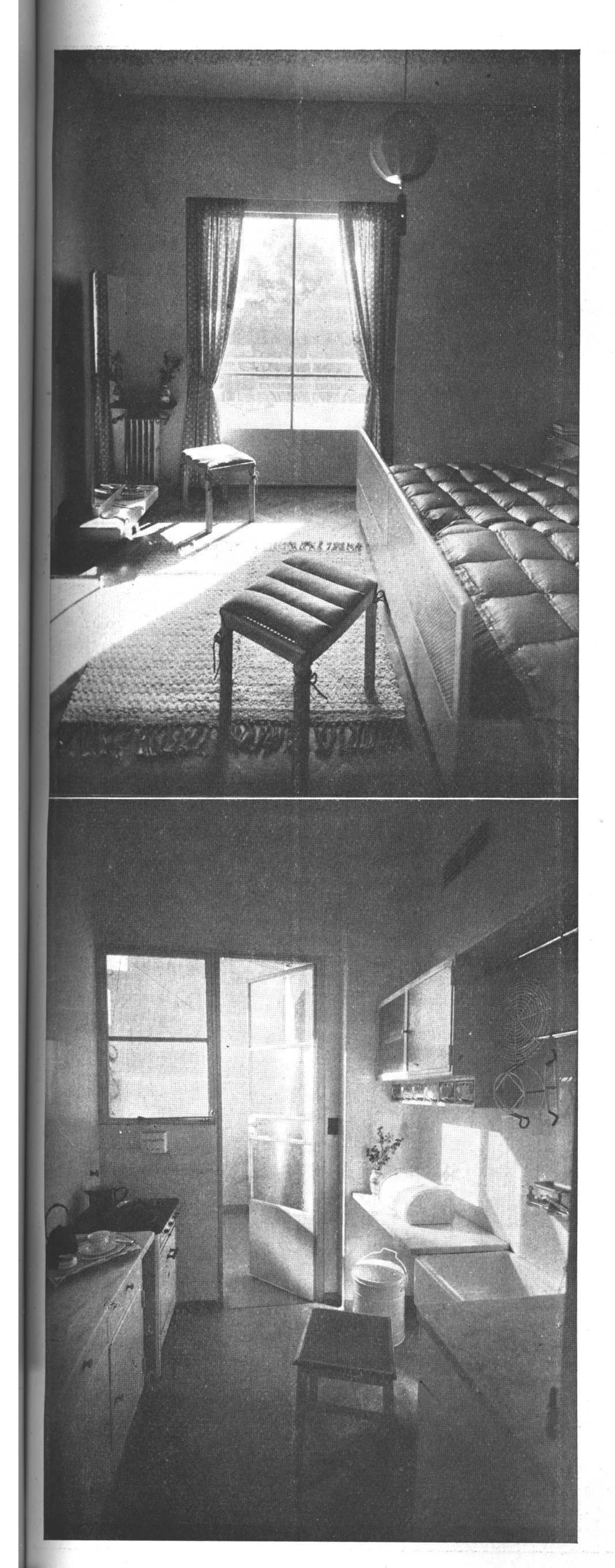
Y que la única observación que podría formularse respecto a la posible edificación de cuerpos salientes elevados a mayor altura que la máxima permitida a plomo de fachada en el terreno sobrante, debe descontarse porque ocasionaría el embotamiento de la entrada principal de los departamentos que dan frente al jardín, en detrimento de los propios intereses particulares de los propietarios."

Si todos los propietarios procediesen con una generosidad análoga a los de los de este inmueble modelo, y bajo ordenamiento de un





ARQ. JORGE KALNAY, Mansión Garay. **ARRIBA**, Vista del living-room del 1r piso, con abundante luz natural. **ABAJO**, dormitorio del 8º piso con vista hacia el living-room y vistas sobre el estuario



ARQ. JORGE KALNAY. Mansión Garay. Dormitorio del 3r piso con vistas sobre el jardín. ABAJO, una cocina y al fondo el patio de servicio.

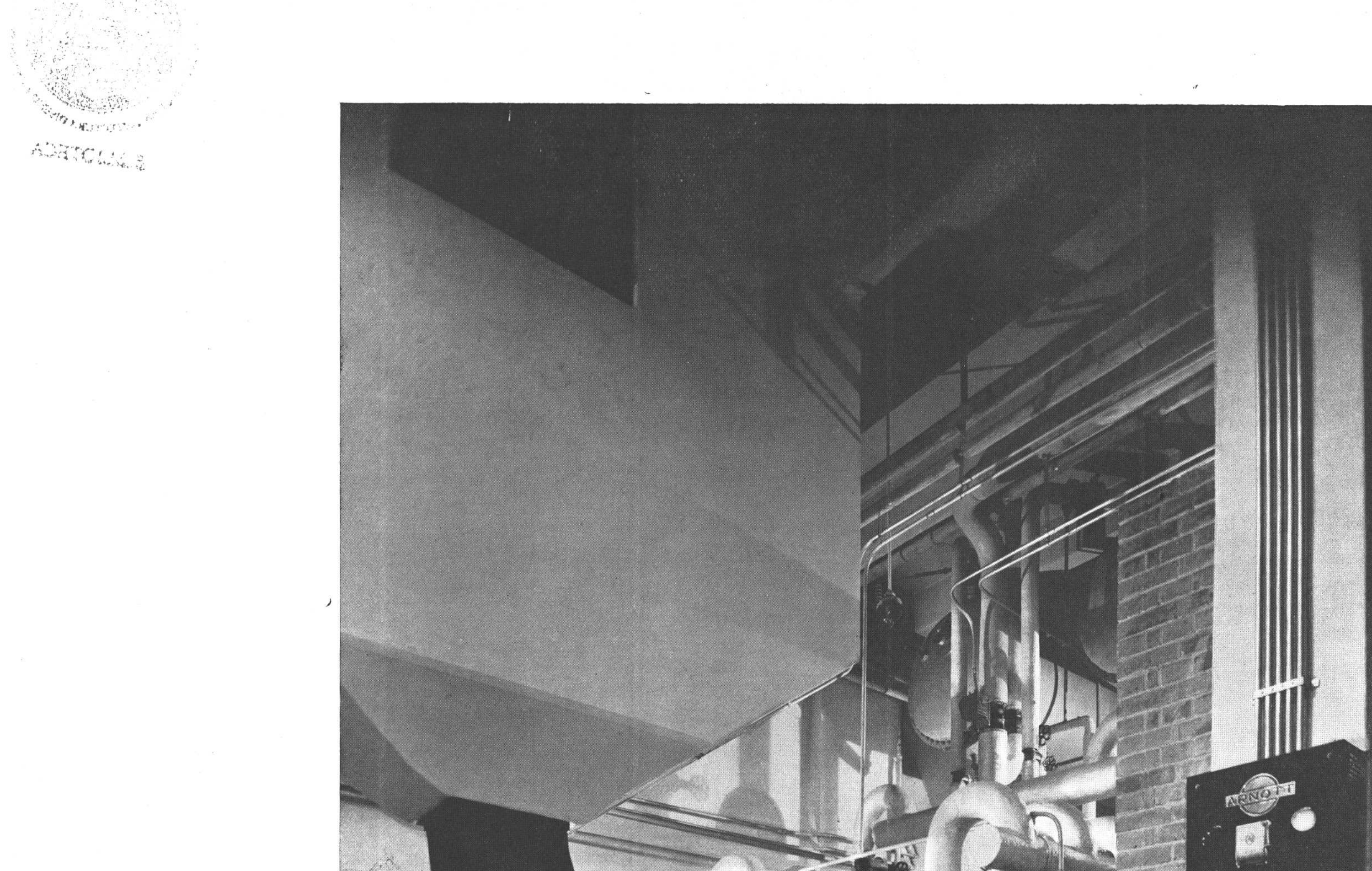
reglamento funcional, Buenos-Aires sino propiamente en "ciudad-jardín", se transformaría en contados lustros en algo que se aproxime a este ideal. La Mansión Garay se compone de un macizo de 10 pisoso altos, con cuatro fachadas. La escalera y dos ascensores en su centro, dan acceso a cuatro departamentos por piso. Gracias a esta disposición, cada uno de los cuarenta departamentos forma esquina, gozando por consiguiente, de dos orientaciones, ubicándose los ambientes principales al Este y Oeste.

Cada departamento tiene un hall de entrada, un gran living-room, el que recibe luz en su esquina de dos direcciones, y dispone de una terraza-balcón de m. 2.00 x 3.00, un dormitorio grande y otro menor, previstos de varios placards, un office-comedor diario con su frigidaire central y muebles instalados, la cocina provista de muebles y alacena metálicos, patio de servicio con pileta de lavar, armario para útles de limpieza y ropa sucia, y lujosos baños provistos de artefactos de porcelana vitrificada.

Los departamentos se distinguen por sus amplias medidas, dstribución funcional, confort completo y acabado perfecto.

Su frente ha sido tratado integramente con un revoque de gran resistencia, de brillante estructura, que conserva su color, siendo lavable. Los pisos de las habitaciones son todos de roble de Eslavonia, aplicados sobre contrapisos de madera y carbonilla. Este sistema, conjunta-

(Continua en la pág. 274, 2a parte)



ARQ. JORGE KALNAY. Mansión Garay. Plantel automático central de vapor para la producción de agua caliente calefacción. Proyecto y ejecución de Arnott & Co. Ltd.



ASPECTOS HIGIENICOS Y DE CIRCULACION DE LA AVENIDA NORTE-SUD

Conferencia pronunciada en el salón de actos de la Sociedad Científica Argentina, por los Arqs. Wladimiro Acosta y Fermin Bereterbide, bajo los auspicios de Los Amigos de la Ciudad.

Los Arqs. Acosta y Bereterbide, además de este estudio crítico, han preparado un proyecto propio de Avenida Norte Sud que publicaremos próximamente.

Del Arq. ACOSTA

Esta conferencia es resultado de un estudio realizado por el grupo argentino de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna. El arquitecto Bereterbide y yo no somos, pues, representantes de distintos puntos de vista, sino expositores de distintos aspectos de un solo estudio.

Estamos frente a un hecho consumado, la Avenida Norte-Sud, con todas sus características: ancho de 140 ms., 6 calzadas, garages subterráneos, zonas arboladas. Obra que, en total, según recientes declaraciones del Scretario de Hacienda de la Municipalidad, costará alrededor de pesos 220.000.000.— y cuyo tramo central de 5 cuadras, representa un desembolso de $ 25.000.000.—.

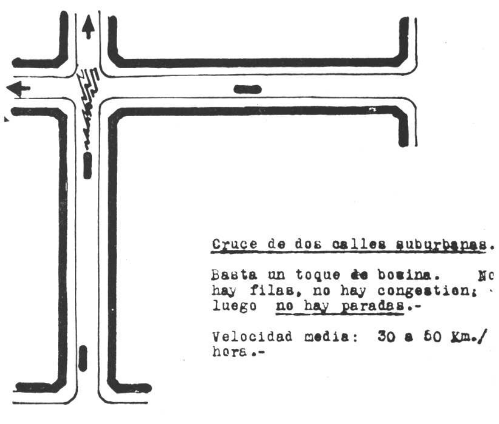
No sabemos si detrás de este proyecto hay un estudio completo y concienzudo del problema técnico que encarna. Tampoco aparece la firma de una persona, con responsabilidad técnica, al pie de él. Dijérase que toda obra nace a inspiración de una sola persona: el señor Intendente Municipal. Alrededor de ambos —obra y persona— se hace una intensísima propaganda. Se nos dice que esta obra señala la tercera fundación de Buenos Aires. Se nos dice que vamos a tener la arteria más ancha del mundo.

Repetimos que estamos frente a una resolución tomada y puesta en ejecución. No es ésta, por lo tanto, la oportunidad de discutir si la Avenida N-S., es o no es el justo lugar por donde hay que empezar la organización del tráfico del Norte al Sud de la ciudad, que tanta falta hace, es decir, si es adecuada la ubicación de una gran avenida en el sitio de su trazado, ni si vale la pena gastar sumas astronómicas en su ejecución. (En este último sentido, dejaremos solamente constancia de que creemos que en este momento existen problemas urbanos más urgentes y más relacionados con el bienestar de los habitantes).

Aunque la ejecución de esta Avenida se pretende justificar como cumplimiento de la ley Luro, ley Nº 8855, es a todas luces evidente que constituye, precisamente, una alteración flagrante de ella. La ley 8855 fija en 33 metros el ancho de la Avenida. Esta norma es, aún hoy, la única válida, desde el punto de vista jurídico. Pero 25 años transcurridos desde el instante de la promulgación de ella, restan toda aplicabilidad actual a esta disposición, e imponen la reconsideración fundamental de todo el asunto, a base de experiencias argentinas y extranjeras en la materia. Es decir, que los problemas de la ubicación de una gran arteria Norte-Sud y de sus características deberán ser seriamente estudiados y modificados, en función de la estructura y la vida urbana del Buenos Aires de 1937, con la previsión posible del futuro.

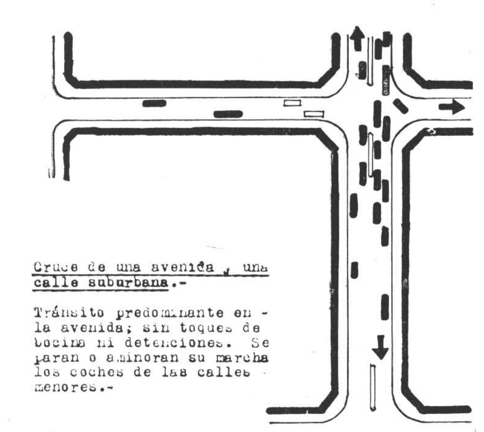
Creemos conveniente hacer un breve resumen, a título de antecedente, de las actividades urbanísticas oficiales hasta la fecha, y analizar el criterio que las ha guiado. Las actividades edilicias en este sentido se han limitado, casi siempre, a la imitación tardía y superficial de ejemplos extranjeros, con un agravante: que no se ha tenido en cuenta que cada reforma urbanista europea o norteamericana ha representado, en su momento, la solución de un problema concreto, propio del lugar y de la época. No son, por lo tanto, recetas que pueden aplicarse dondequiera, en condiciones muy distintas y con atraso de decenios. (Hacerlo es proceder con idéntico criterio al de quien aplica a sus ojos, para curar su conjuntivitis de hoy, la poción drástica que hace años prescribió un médico a su vecino). Lo especialmente grave de esta "experiencia autóctona" de terapéuticas urbanísticas exóticas, mal entendidas además, es que ella fija modificaciones por largo tiempo inamovibles en la estructura de la ciudad y perpetúa indefinidamente cada impremeditado error ocasional originario.

Un ejemplo elocuente, las Avenidas Diagonales: En muchas ciudades norteamericanas, el trazado de avenidas diagonales, en épocas de tráfico lento, anterior a la tracción mecánica, constituyó un medio eficaz para abreviar trayectos. Transplantado aquí posteriormente a la generalización del trá-



Vehículos en marcha.

Fig. 1



Vehículos parados
Vehículos en marcha.

Fig. 2

fico motorizado, ha conducido a efectos opuestos. Si teóricamente ha cortado distancias, prácticamente ha alargado el tiempo del recorrido, y no sólo ha ocurrido esto en las mismas diagonales, sino en toda la zona de su influencia. Cruzadas en numerosos puntos por calles desbordantes de tráfico y agregando nuevas direcciones al movimiento de vehículos, las avenidas diagonales representan, virtuamlente, el lugar geométrico de las congestiones de tráfico.

Los "rond point", constituyen otra panacea omnivalente. El más reciente de la plaza de la República, promete monopolizar el "record" de congestiones y accidentes de tránsito en la "city".

Por el camino peligroso del "paisajismo", mal entendido y aun peor aplicado, Buenos Aires ha llegado a tener, además de su célebre ruina gótica contemporánea —Facultad de Derecho—, un desierto artificial: una de sus mejores plazas —Once de Septiembre—, verdadero oasis en medio de una vasta zona privada de espacios verdes, ha sido arrasada, exterminándose antiguos y hermosísimos árboles con el propósito absurdo de aumentar la visibilidad de un monumento de dudoso valor artístico.

Estos ejemplos son claros exponentes de la obra urbanista que se ha realizado, se realiza, e intenta continuar realizándose en Buenos Aires, obra que desconoce u olvida las necesidades vitales de la población, y atiende sólo a revestir determinados barrios de la ciudad con costosísimos oropeles formales de pretendida belleza, mientras las zonas más menesterosas de inmediata y radical intervención edilicia quedan al margen de toda preocupación.

Todas estas reformas surgen de modo esporádico, no como resultado de obra de técnicos especializados. Tampoco están relacionados con ningún plan de conjunto. A veces, representan suerte de instrumentos electorales sensacionalistas, que aparecen según antojo y conveniencia de tal o cual legislador, luego se archivan y se exhuman de golpe, en ocasiones pasados decenios, por algún edil ejecutivo, también según su antojo y conveniencia. De 5 años a esta parte, existe en Buenos Aires la Dirección de Urbanización, cuya función debería consistir en la centralización de todas estas actividades, y en la ejecución de un plan regulador, que según creencia generalizada, resolverá múltiples y difíciles problemas urbanos de Buenos Aires. Poco sabemos de la acción concreta de esta dependencia municipal. No hemos oído su voz a propósito de asuntos tan importantes para la vida de la ciudad como la "coordinación" de transportes. Tememos estar ante una dependencia administrativa más, no ante un organismo técnico responsable, de categoría científica.

Volviendo a nuestro tema, advirtamos que, entre sus varios aspectos, la Avenida Norte-Sud tiene 2 fundamentales, que pasamos a estudiar en detalle. Ellos son la circulación y el aspecto higiénico.

El problema del tránsito. En qué consiste. El mecanismo de la circulación suburbana y céntrica. Los efectos de los cruces y de la acumulación de coches.

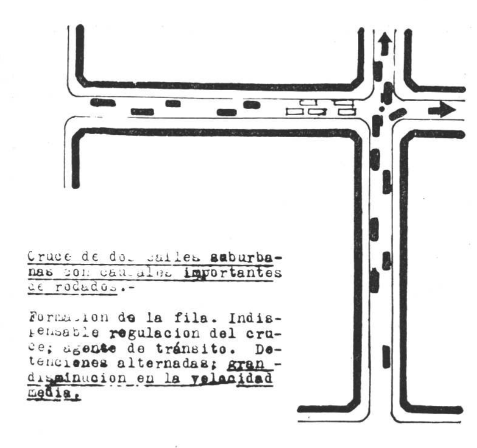
Del Arq. BERETERBIDE

En esta exposición nos referiremos a la Av. 9 de Julio en particular, pero antes haremos algunas consideraciones generales sobre el mecanismo de la circulación y el problema del tránsito en el centro de esta ciudad; la presentación de algunas premisas es indispensable para asentar las conclusiones que sirvieron de fundamento a nuestro estudio de la Av. 9 de Julio.
El punto primero que conviene fijar es el relativo al mecanismo de la circulación superficial.

Según ya se expuso, la causa original de la congestión céntrica, no ya de Buenos Aires pero de todas las ciudades progresistas del mundo, es el TRAZADO URBANO, concebido en la época del carruaje, es decir, en un tiempo en que no se previó (porque no se podía prever), el formidable desarrollo mecánico. Por esto, el arrollador progreso de los últimos decenios y la creación del automotor, dieron motivo a las inmensas concentraciones de casas, personas y rodados en las partes precisamente más viejas y menos capacitadas por sus estrechas vías, para satisfacer las necesidades del tránsito presente.

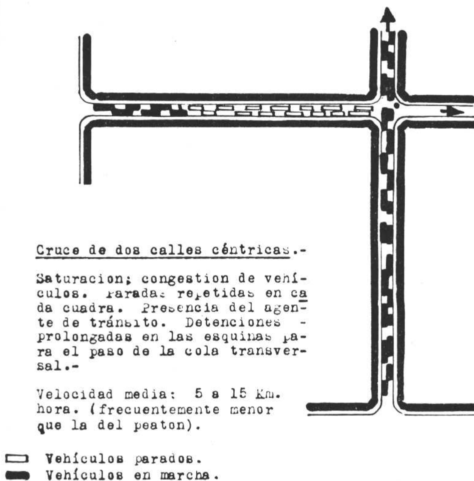
Como todos sabemos, en las calzadas suburbanas (Lam. 1), los rodados cruzan las bocacalles, lo más frecuentemente sin aminorar la marcha, precediendo su llegada a las esquinas con un toque de bocina. Los que transitan por las avenidas (Lám. 2), no toman siquiera esa precaución porque se sabe que los vehículos que entran en ellas o las cruzan, detienen o aminoran prudentemente su marcha.

Salvo unos relativamente pocos cruces, se puede muy a menudo marchar varios kilómetros por las calzadas suburbanas sin ninguna parada y a



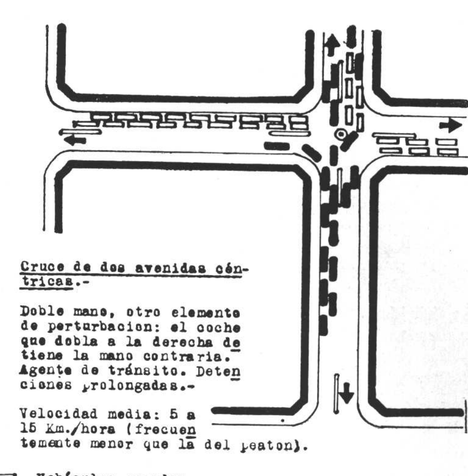
▭ Vehículos parados.
▬ Vehículos en marcha.

Fig. 3



▭ Vehículos parados.
▬ Vehículos en marcha.

Fig. 4



▭ Vehículos parados.
▬ Vehículos en marcha.-

Fig. 5

velocidades que sin llegar a ser altas, son no obstante, satisfactorias desde el punto de vista de la comodidad en el manejo, y de la economía en el consumo.

El motivo de este hecho radica EXCLUSIVAMENTE en que los vehículos ruedan por las calles suburbanas tan distanciados, que no provocan congestión y por lo tanto no marchan en fila, NO FORMAN "COLA".

En ciertas calles de la periferia (Lám. 3), sin embargo, donde existe un caudal acentuado de rodados, se forman filas con vehículos más o menos separados que marchan a regular velocidad sin detenerse en las esquinas. En este caso, como el tránsito de algunas calles transversales tiene también su importancia, para regular el cruce en las deseadas condiciones de seguridad y rapidez se impone indefectiblemente la presencia de un agente de tráfico. Entonces, la detención alternada de las filas de una y otra calle es la única solución posible en nuestro sistema de calzadas a un solo nivel, detención que tiene una duración proporcional a la longitud de la "cola" formada en la calzada transversal.

Donde se forman "colas" es indispensable la ordenación del cruce de las bocacalles, lo cual entre nosotros, implica necesariamente la detención esquinera. Tal es el caso (Lám. 4), de casi todas las esquinas del centro, con la agravante que en muchas calles la cola tiene una longitud de varias cuadras, únicamente entrecortadas por las calzadas transversales. En estas circunstancias, como es fácil suponer, la detención en cada esquina en el mejor de los casos, es igual al tiempo que necesita para pasar la cola de la calzada transversal, tiempo que corrientemente es el mismo al que invierte el vehículo detenido para avanzar otra cuadra. (Lám. 5).

Lo expuesto, sin embargo, no sucede siempre de este modo. Muy a menudo los avances antedichos no se hacen de un salto, sino en varios. Hay frecuentemente otras detenciones intermedias. Ello se explica por el hecho de que la cantidad de público y de vehículos colectivos (tranvías, ómnibus, micros, etc.), es tan grande en el centro, especialmente en las horas hábiles, que cada esquina constituye un verdadero andén donde deben parar sucesiva e indefectiblemente todos los vehículos de pasajeros, parada que se transmite hasta varias cuadras a toda la cola que los sigue.

Como ya se adelantó, hoy es un hecho admitido que las superficies de circulación para rodados y peatones, son en los centros de casi todas las ciudades progresistas del mundo absolutamente insuficientes. Algunas cifras. Pocas.

La cantidad de automotores inscriptos actualmente en la Capital aumentó de un año a otro en el último decenio, en una proporción variable comprendida entre el 7 y el 15%, mientras que la población aumentó entre el 1 y el 2,5%. La superficie de calzadas en cambio, permaneció relativamente INVARIABLE. Por otra parte, la cantidad de autos particulares o de rodados en general inscriptos aquí (uno por cada 58 o 35 habitantes respectivamente), es muy inferior al de muchas ciudades del mundo más y menos importantes que Buenos Aires. Y no queremos detenernos en el aumento ininterrumpido de la superficie edificada en el centro ni tampoco en el aumento de la densidad de población estable y pasajera en la misma zona en el último decenio...

Lo que antecede basta para deducir que la cantidad de personas o, dicho de otro modo, la cantidad de vehículos que pueden y podrán llegar al centro, aumenta en una proporción tan superior al incremento general demográfico y especialmente al aumento superficial de las calzadas que deberían recibirlos, que es inadmisible esperar que con nuevas aperturas o ensanches de calles, u otros medios se obtendría para un período más o menos largo una capacidad vial satisfactoria.

Sin atender a la opinión de algunos que consideran lógico (y deseable) que los rodados marchen por el centro a no más de quince kilómetros por hora (como en el presente), es más frecuente escuchar de personas que reconocen alarmadas y se preocupan seriamente por las agotadoras dificultades de la circulación céntrica, la seguridad de que el tránsito puede desahogarse y desenvolverse satisfactoriamente con los medios usuales más la adopción de nuevos recursos. Así, muchas de estas bien intencionadas personas, están convencidas que con una modificación radical del Reglamento de Construcciones reduciendo al máximo aceptable el número y la superficie de los nuevos edificios y por otra parte con la construcción de una red tupida de tranvías subterráneos, con la ejecución de un plan de ensanches, la adopción de la mano única, la clasificación de las calzadas para las diversas categorías de rodados, la supresión o radiación de ciertos vehículos desmesurados o lentos, la implantación del rond-point, el distanciamiento de las paradas de los vehículos colectivos (tranvías, ómnibus y micros), la aplicación de medios mecánicos de señalación esquinera, la supresión del estacionamiento, y las correcciones de innumerables defectos locales circulatorios, se podrá resolver eficazmente el problema del tránsito céntrico. El análisis de cada una de estas presuntas soluciones y la demostración de su inocuidad nos llevaría muy lejos del tema que queremos abordar.

Si hemos enumerado los supuestos recursos para resolver el problema del tránsito céntrico, lo hemos hecho únicamente para acentuar que la creencia general en sus eficacias, es muy peligrosa; tanto por lo difundida cuanto por su efecto contraproducente. La errónea certidumbre de disponerse de medios adecuados para resolver las dificultades del tránsito, certeza fundada la mayor parte de las veces en un desconocimiento del mecanismo de la circulación céntrica y en una injustificada confianza en los paliativos, impide contemplar el defecto principal del problema, imposible de eliminarlo con los medios usuales.

Admitimos que los recursos aludidos y otros no mencionados, son adecuados y convenientes en muchos casos. Su adopción inmediata mejorará en mayor o menor grado ciertos defectos de la movilidad en el centro, pero no por ello se logrará los objetivos deseables: LA VELOCIDAD Y LA SEGURIDAD, porque su consecución depende, no de la adopción de medidas circunstanciales o locales sino de la transformación difícil, (por no decir imposible), del viejo, defectuoso e inamovible trazado de la ciudad que habitamos.

Las dificultades actuales de la circulación en el centro de Buenos Aires, no se borrarán con las medidas mencionadas. El problema no es tanto de CAPACIDAD VIAL, cuanto especialmente de VELOCIDAD RODANTE.

LAS CALZADAS EN EL CENTRO SIEMPRE SERAN INSUFICIENTES. Pretender resolver el problema circulatorio con los medios habituales es persistir en el error con que siempre se lo ha considerado. El resultado es conocido: una operación gravosa para el erario y una obra ineficaz cuando no contraproducente.

El problema del tránsito en el centro de Buenos Aires (como en los de todas las grandes y anticuadas ciudades del mundo) repetimos, NO ES DE CAPACIDAD (la superficie vial siempre sará insuficiente), sino DE VELOCIDAD. No se trata de que puedan llegar a la City varios centenares más de coches. Esto es bueno, pero secundario. Lo que interesa especialmente a los miles que circulan hoy y a los más que necesitarían hacerlo, así como a los millones de pasajeros transportados, es que los concurrentes al centro lo hagan a velocidad de automóvil, y no de carruajes o de peatones como en el presente. La solución satisfactoria y definitiva del tránsito de rodados exige en el centro planteos de otra índole que los corrientes.

AUMENTANDO EL NUMERO DE CALZADAS A NIVEL SE AUMENTA LA CAPACIDAD RODANTE SIN AUMENTO DE VELOCIDAD. SUPRIMIENDO LOS CRUCES (Y LAS CONSIGUIENES DETENCIONES), SE AUMENTA GRANDEMENTE LA VELOCIDAD (Y POR CONSIGUIENTE, EL CAUDAL RODANTE). CON LO PRIMERO SE ACENTUAN LAS DIFICULTADES DE LA CONGESTION; CON LO ULTIMO SE RESUELVE EL PROBLEMA CIRCULATORIO.

La solución es pues: la supresión de los cruces, lo cual UNICAMENTE se puede corregir con la adopción de calzadas a alto o bajo nivel; en viaducto en el primer caso; en trinchera en el segundo.

A continuación mi colega Acosta expondrá, antes de arribar a la Av. 9 de Julio, algunas consideraciones sobre higiene urbana.

Del Arq. ACOSTA

Algunos aspectos del problema higiénico.

Existe una definición clásica del término urbanismo: "ESTUDIO GENERAL DE LAS CONDICIONES Y DE LAS MANIFESTACIONES DE LA EXISTENCIA Y DEL DESARROLLO DE LAS CIUDADES". Desgraciadamente, se olvida en esta definición que aunque los estudios del urbanismo se relacionan con la biología de la ciudad, el objeto y beneficiario final de las modificaciones a que ellos deben conducir no es la ciudad, sino el Hombre. Se olvida demasiado que la ciudad es un objeto de uso, es un instrumento al servicio del hombre. La verdadera finalidad de todos los cambios y reformas urbanas es establecer una relación más armónica entre el hombre y la naturaleza que le rodea, hacer para el hombre más confortable la vida sobre la tierra.

No se puede hablar de la función higiénica de la Avenida Norte Sud sin exponer, a grandes rasgos, el problema higiénico de Buenos Aires que es, en realidad, el problema higiénico de todas las grandes ciudades, con variaciones que le imponen las condiciones geometeorológicas locales.

Las ciudades constituyen complejos de edificios, calles y espacios verdes. La relación entre estos tres elementos marca, en cada caso, un grado particular de deformación del ambiente natural, para cada ciudad. La ciudad contemporánea representa una masa de edificios apiñados, sin sol y sin luz, hendida por estrechas calles-corredores, de las que desborda un tráfico motorizado, envuelto todo esto en un ambiente denso, lleno de gases de motores, emanaciones de fábricas y desechos.

Las condiciones climáticas generales de la región dejan de ser norma para la gran ciudad. En ésta se constituye un "microclima" incluído dentro del "macroclima" de la zona geográfica. Durante el verano, el conjunto de edificios, calzadas, etc., concentra el calor solar y aumenta la temperatura atmosférica. Asimismo a la humedad de origen meteórico se agregan las evaporaciones de todos los procesos —mecánicos y biológicos— de la vida de la ciudad. El aire, cuyo movimiento es obstaculizado por elevadas construcciones, tiende a estancarse. En invierno, mientras los alrededores se bañan de sol, éste apenas penetra en las calles de la ciudad. Las masas de piedra, cemento asfalto, etc., son esta vez fuentes de enfriamiento. Así, la gran ciudad constituye una especie de isla climática de condiciones más rigurosas y menos saludables, dentro de la región. Todos conocemos y sufrimos las características del clima de la ciudad de Buenos Aires.

¿Cuáles son las condiciones del ambiente que determinan el grado de bienestar o malestar del hombre? LA TEMPERATURA, LA HUMEDAD Y EL MOVIMIENTO DEL AIRE. Al considerar la acción del clima NO es posible disociar en absoluto estos factores.

Estudiemos objetivamente las características del clima de esta zona geográfica. Son ellas: bruscas oscilaciones térmicas; bruscos cambios, calor medianamente intenso en verano, con alta tensión de vapor; frío no excesivamente riguroso en invierno, con subido grado de humedad relativa; predominio de vientos húmedos, sector N-E.

En cuanto al clima de la ciudad misma, sufre las modificaciones propias de todas las grandes ciudades: aumento de la temperatura por almacenamiento e irradiacón del calor por los edificios y pavimentos, elevación de la humedad por evaporaciones de toda índole, y disminución del movimiento del aire, lo que hace el calor sofocante y difícil de soportar en verano y el frío penetrante en invierno. La ciudad representa en conjunto una escala de alteraciones del clima natural, QUE LLEGA EN EL CENTRO URBANO AL MAXIMO. El rigor e insalubridad del clima porteño no dependen totalmente de sus temperaturas invernales y estivales, ni de sus grados extremos de humedad relativa y absoluta, ni de la dirección y violencia de los vientos reinantes. El desfavorable "micro-clima" de la ciudad de Buenos Aires —agravación y deformación de las condiciones naturales— es el producto de un trazado urbano defectuoso e impremeditado, de la carencia de espacios verdes, y de una arquitectura de vivienda no adaptada al clima. Existe el difundido concepto de que los espacios verdes desempeñan la función de "Pulmones" de la ciudad —concepto casi abstracto, comparación literaria, podría decirse, sin ninguna razón de ser verdadera—. Proviene de la época en que se pensaba que la composición química del aire y su alteración son las determinantes de la sensación de bienestar o malestar del hombre. Se suponía que las masas de anhidrido carbónico —residuos gaseosos de la vida de la ciudad— son absorbidos por plantas y árboles que las canjean por oxígeno purísimo. Dos sabios alemanes, Goldmerstein y Stodieck han demostrado, hace 5 años, que de los 10.250.000 kilogramos de CO2 que diariamente emiten 2.000.000 de habitantes, 105.000 automóviles y chimeneas domésticas y fabriles del centro de Berlín, tan sólo 7 % es absorbido por los árboles y plantas de los espacios verdes (y esto que Berlín los tiene en abundancia).

La ciudad "respira" por corrientes de aire verticales. (Una diferencia de 0,03°C de temperatura es suficiente para producir ascensión de la masa del aire). El aire se renueva en forma de convección, porque las fuentes de su calientamiento efectivo se hallan abajo, —edificios, pavimentos, etc—. Mas no es la composición química del aire que, prácticamente, se conserva invariable, la que determina la sensación de bienestar o malestar, sino las propiedades refrescantes de la atmásfera, que como ya hemos dicho, están determinados por la relación recíproca de tres factores: Temperatura, humedad y movimiento del aire. .

En cualquier ambiente cerrado o abierto mucho antes de que la composición química del aire haya llegado a alterarse en forma de producir accidentes patológicos, se han alterado las condiciones físicas mencionadas, determinando sensación de malestar, sofocación, angustia, etc.

Las verdaderas funciones de los espacios verdes en una cidad, es decir, dentro de una ZONA DE MICROCLIMA, son esquemáticamente dos: 1° Una función de higiene física, como reguladores de la temperatura, humedad y movimiento del aire, destinados a restablecr, en lo posible, las condiciones naturales del clima de la zona geográfica. 2° Una función de higiene mental a la vez que física, como lugares de reposo, de relajamiento muscular y sedación nerviosa, de amplia perspectiva sin edificios, para los agitados habitantes de la urbe, y de asoleamiento, de recreación, de juegos y deportes para los niños y adultos que los necesitan.

Analicemos el mecanismo de la primera función, es decir, de la función reguladora climática.

El aire es transparente a los rayos caloríficos. El calor solar es retenido, acumulado y reflejado por los objetos sólidos, opacos a la irradiación. Esta

capacidad de retención varía con los materiales: la tierra vegetal tiene coeficiente de calor específico y de irradiación muy inferior al ladrillo, cemento, asfalto, etc. Además, la tierra retiene siempre agua. Por lo tanto, se calienta más lentamente y devuelve a la atmósfera más lentamente el calor que los otros materiales. Las masas de aire que están en contacto con la tierra están más frescas que las que están en contacto con el asfalto, la piedra, el cemento, etc. En esta forma, el aire, en los espacios verdes, en verano, es menos caliente que el aire en las calles, descontando además la frescura eventual de la sombra de los árboles.

El movimiento del aire es impelido u obstaculizado por las masas de edificios. En los espacios verdes abiertos, la menor brisa cumple sin dificultad su función reguladora de las condiciones atmosféricas. De este modo, el poder refrescante de la atmósfera es en verano mucho mayor en los espacios verdes que en las zonas edificadas, y se asemeja más por lo tanto, a las condiciones climáticas naturales.

En invierno, las condiciones se invierten por completo, en razón de las mismas cualidades de los diversos materiales. El sol no llega o entra poco en las calles. La piedra, el cemento, el asfalto, no asoleados o poco asoleados, son, en este caso, fuentes de enfriamiento, mientras los espacios verdes abiertos, por la amplitud de su asoleamiento y por las propiedades térmicas de la tierra vegetal, están, también, más cerca de las características climáticas naturales. En Buenos Aires es recomendable, en consecuencia, la formación de extensos espacios verdes, plantados de preferencia con árboles de hojas caducas que dan sombra en verano, y permiten el asoleamiento completo en invierno.

Buenos Aires es una de las ciudades más pobres en espacios verdes. Sus escasas 5% de parques y plazas tienen, además, el agravante de estar casi, fuera del alcance cotidiano de la población, por su mal emplazamiento. La necesidad de lugares de reposo y de recreación natural dentro mismo de la ciudad es tan sentida por todos, que no requiere demostración. Los habitantes se ven privados de toda posibilidad de usar a diario los espacios verdes en sus horas libres. Los grandes parques en los límites de la urbe, como Palermo, como el proyectado Parque del Sur, etc., no pueden, a pesar de su belleza, suplir la falta de espacios verdes en la zona central. Estos parques, en zonas periféricas, parecen destinados casi exclusivamente, en los días de semana, a los dueños de automóviles. Para la gran masa de población, son lugar dominical de paseos, y como tales, resultan limitados. Los niños, aun más que los adultos, sufren las consecuencias de esta situación. Obligados a jugar en la calle, son víctimas a diario de accidentes de tráfico . La frecuentación de la calle les imprime, asimismo, estigmas de hábitos y de conducta, que registran los psicólogos y patólogos sociales. La falta de sol y de lugar apropiado de juegos, determinan trastornos en su desarrollo físico. Es perentorio que la ciudad posea lugares de juego y recreación natural para los niños, esparcidos por toda su superficie, formando un sistema orgánico, al alcance de los habitantes de todas sus zonas. Estos lugares deberían tener, por su función, facilidad y seguridad de acceso y de tránsito interno.

Al abrirse un espacio en el corazón mismo de la ciudad, como la Avenida Norte-Sur, debería en primer término aprovecharse la reforma edilicia, para la creación de una faja verde, parque municipal "sui géneris" del largo de 33 cuadras.

La Avda. 9 de Julio. Consideraciones urbanísticas. Proyecto de la Intendencia. Análisis.

Del Arq. BERETERBIDE

La Av. 9 de Julio ofrece la más importante oportunidad para resolver de manera satisfactoria las necesidades del tránsito céntrico en su zona de influencia, hasta un futuro muy lejano.

La circulación a dos o más niveles en esta ciudad ha sido en los últimos años la preocupación de todos los estudiosos en la materia.

La resolución de la Intendencia de ampliarla hasta 140 m. es una determinación muy plausible por cuanto posibilita la solución del tránsito en su zona y la creación de amplias y hermosas perspectivas. Pero, pedónesenos esta perogrullada, una nueva arteria, antes que un espacio libre para esparcimiento o deleite visual, ES SIEMPRE UNA VIA DE CIRCULACION.

Los trazados de algunas de nuestras avenidas céntricas constituyen ejemplos concluyentes del olvido de esta elemental directiva con el triste resultado de obras mal estudiadas y peor ejecutadas. Ellas han sido las consecuencias de proyectos precipitados, sin estudios serios ni discusión amplia.

Ahora, al plantearse el nuevo trazado de la Av. 9 de Julio con criterio racional una pregunta se presenta de inmediato: Esta vía circulatoria ¿será

tan importante que el estudio de su tránsito requiera la preeminencia? ¿O conviene más bien tratarla como un paseo magníficamente arbolado? Esto hay que aclararlo. La determinación precisa de sus funciones actuales o futuras fijará un orden en la importancia de sus objetivos. La ponderación de los mismos se podrá únicamente establecer con exactitud por medio de consideraciones urbanísticas; que es lo que nos proponemos hacer.

Existe en Buenos Aires la creencia muy difundida que el tránsito predominante en el centro va de este a oeste (y viceversa) y se concluye naturalmente que la Av. norte a sur será de poca utilidad. Esto es erróneo. El gran caudal de la Av. de Mayo y la carencia de censos del tránsito en las callejuelas de norte a sur han originado ese equívoco.

Esta ciudad, dentro de la aglomeración bonaerense (donde hay siempre que considerarla), es de trazado radial. El damero no constituye más que el relleno entre sus avenidas principales. Buenos Aires aseguró desde su nacimiento, sus comunicaciones viales directas hacia todos los rumbos del interior.

En cambio, la carencia de relaciones entre los distintos núcleos periféricos (los viejos pueblos de Flores y Belgrano, por ejemplo), impidió que, así como dispuso de un excelente sistema radial, poseyera igualmente un adecuado sistema de avenidas de cintura, o lo que es lo mismo, de enlace entre las zonas suburbanas de hoy. Este defecto se ha mantenido hasta el presente con las únicas excepciones de la Av. Gral. Paz que recién ahora se está completando, y las avenidas Callao-Entre Ríos y Alem-Colón, manifiestamente insuficientes, estas últimas, para el progresivo movimiento entre el norte y el sur de la Capital.

Por su posición y rumbo en el centro de congestión de la Ciudad, la Avenida 9 de Julio se comporta para la zona céntrica adyacente y para la City como avenida radial. Además y por las mismas razones antedichas, constituiría una vía de cintura, equidistante de sus inmediatas paralelas Alem-Colón y Callao-Entre Ríos. Estas características le otorgan cualidades excepcionales que no posee NINGUNA OTRA AVENIDA de la Capital y que la señalan como el cauce de un extraordinario caudal rodante. Las corrientes que afluyen al centro desde las zonas residenciales, cada año más densamente pobladas, del noroeste y del sudoeste de la Capital, hoy lo hacen preferentemente por las avenidas Alvear, Las Heras o Santa Fe en el norte; Independencia, San Juan, Garay, Caseros y Vélez Sársfield, por el sud. La Av. de Mayo es la colectora máxima siendo la Plaza Congreso el paso obligado.

Abierta totalmente la 9 de Julio(en las deseables condiciones de circulación) no es aventurado afirmar que un gran caudal de rodados, proseguirá por aquéllas avenidas hasta alcanzar esta última (o viceversa), para acceder al centro más rápida y cómodamente que hoy. Y como consecuencia de semejante preferencia, la Av. de Mayo evidentment se vería aliviada de una gran parte de su caudal con los beneficios generales imaginables. El acceso a Retiro desde la Plaza de Mayo y sus adyacencias hoy se hace fácilmente por la avenida Alem pero la congestionada zona de las inmediaciones de la calle Pellegrini (centro de tiendas, de salas de espectáculos y de escritorios) no tiene en el presente otros caminos: para los peatones, el subterráneo con sus estaciones distanciadas, para los rodados las calzadas más saturadas de la Capital.

Desde las inmediatas zonas pobladas del sur la importante concentración de personas que es la estación Constitución atrae una inmensa cantidad de coches colectivos para servirlas, de manera que las líneas de pasajeros que ligan las zonas del Riachuelo con la City pasarán preferentemente por la Plaza Constitución. Tal hecho urbano significa que para acudir o salir del centro, estos rodados recorrerán necesariamente la Av. 9 de Julio que como se sabe bordea aquella plaza.

Ahora, considerando la nueva arteria como vía de cintura (o de enlace de dos zonas excéntricas), observamos que todo el tránsito de pasajeros que liga las zonas de Palermo, Belgrano con las de Constitución, Barracas, Avellaneda, hoy lo hace dificultosamente por Entre Ríos-Plaza Constitución, o por las callejuelas del centro. Los autos particulares pueden correr por Alem-Colón con escasas detenciones pero los vehículos colectivos no bordean la ciudad porque sus conveniencias y las del público los llevan a rodar por donde hay concentraciones de personas, vale decir, precisamente por las zonas de la ciudad más dificultosas para moverse. No hay que olvidar que los coches de pasajeros no sirven exclusivamente a las zonas terminales: una gran parte de sus caudales son constituídos por gente tomada y dejada en las zonas intermedias. Fundado en lo que antecede se puede concluir categóricamente que los habitantes de las zonas residenciales del noroeste (desde Retiro hasta fuera de la Capital) y del sudoeste desde Boca y Barracas hasta fuera de Avellaneda) elegirán preferente y muy ventajosamente la Av. 9 de Julio (se entiende trazada sin cruces). Se hace notar que sobre Alem la distancia entre Callao y la desembocadura 9 de Julio , es de cuatro cuadras, y otras tantas entre Callao y Pueyrredón. Con

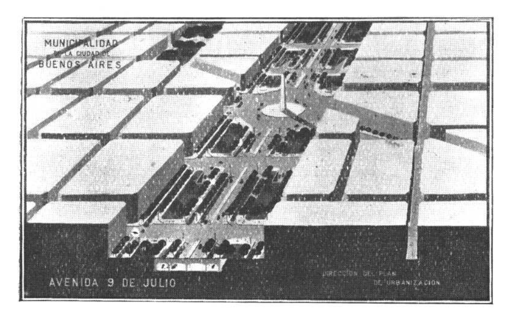
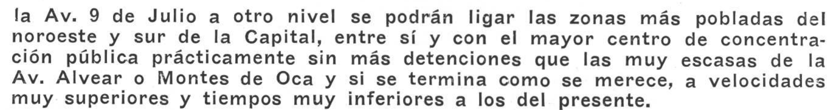


Fig. 5 bis


la Av. 9 de Julio a otro nivel se podrán ligar las zonas más pobladas del noroeste y sur de la Capital, entre sí y con el mayor centro de concentración pública prácticamente sin más detenciones que las muy escasas de la Av. Alvear o Montes de Oca y si se termina como se merece, a velocidades muy superiores y tiempos muy inferiores a los del presente.

Las afirmaciones que anteceden no están basadas en presunciones aventuradas. Si contemplando el presente caso circulatorio, parece imposible a primera vista asentar juicios definitivos sobre el caudal que recorrerá la nueva avenida totalmente abierta y supuesta sin cruces podemos, no obstante, adelantar que será muy grande, mucho mayor que el de la avenida de Mayo.

La existencia de censos de tráfico apoyados con otras investigaciones, permitirá llegar a conclusiones irrebatibles sobre las ventajas del trazado sin cruces de la nueva avenida. Los primeros señalarían el estado presente de la circulación céntrica y suburbana por las diversas calzadas, en los distintos rumbos, a diferentes horas del día, distintos días de la semana y opuestas épocas del año. La disponibilidad de repetidas observaciones durante varios años (tareas de las oficinas de planes reguladores) hubiera permitido trazar los gráficos indispensables para extrapolar y prever con la mayor aproximación posible las necesidades de un futuro razonablemente lejano.

La carencia total de dichas investigaciones no nos permite llegar a conclusiones categóricas indiscutibles. Sin embargo, dicha omisión no es insalvable. Mucho se puede precisar graficando la evolución de la población durante los últimos 25 años en las distintas circunscripciones y deducir de ello los crecimientos o las modificaciones de las densidades demográficas. Con esto y los datos que se puede extraer de la inscripción de vehículos en las mismas circunscripciones y años y del transporte de pasajeros en las distintas líneas y épocas, se puede concluir no solamente la cantidad de habitantes en cada año por circunscripción, sino además, y ello es importante, la proporción entre los que usan vehículos colectivos y los que emplean autos particulares.

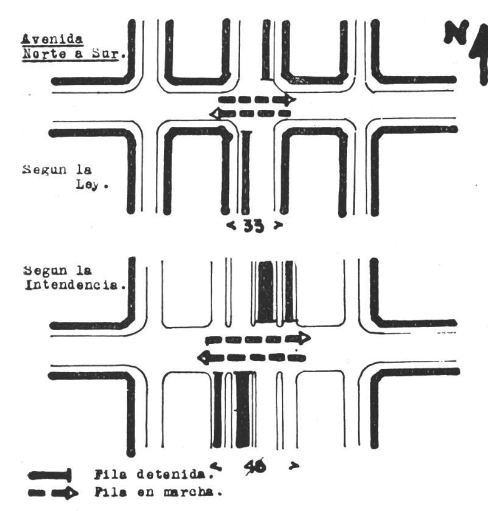


Fig. 7

De todas las investigaciones antedichas (algunas un poco difícil de precisar) se podrá deducir con una aproximación satisfactoria, no obstante considerar incompletos los elementos de juicio disponibles, la densidad actual y la futura del tránsito en cada rumbo de la ciudad, dentro de las condiciones presentes de la circulación superficial.

Llegaría entonces el momento de calcular la magnitud de la atracción y la consecuente importancia que adquiriría la avenida 9 de Julio con una calzada a otro nivel, sin cruces y con rampas cómodas, espaciadas convenientemente. La obsorción que esta arteria ejerza desde la zona inmediata hasta las más lejanas, será lógicamente proporcional al incremento de la circulación futura deducida de los análisis antedichos, aumentado por las comodidades y ventajas circulatorias que ofrezca su trazado.

Lo que se acaba de exponer, elementales reglas urbanísticas relativas a la circulación, son MODOS DE HACER previos al estudio de toda avenida. Lo que se expuso con anterioridad explica a nuestro entender concluyentemente la importancia del caudal de esta avenida; ello solo bastaba para requerir las investigaciones antedichas.

Nada en este sentido se ha realizado, que sepamos. Los resultados son los que pasamos ahora a analizar.

EL PROYECTO DE LA INTENDENCIA. ANALISIS

El proyecto consiste (fig. 5 bis) en dos calzadas de 8,5 m. cada una con veredas de igual ancho inmediatas a ambas líneas de edificación, y una avenida central de 48 m., divididas en 4 calzadas (2 en cada sentido), separadas por 3 refugios corridos. Entre la avenida central y las laterales quedan 2 plazoletas de 29 m. de ancho las cuales constituirán los únicos planteros de este paseo.

Como ya se expuso anteriormente cada cruce al mismo nivel en una zona congestionada de vehículos es una fuente de conflictos de tránsito. Entonces, la primera medida en un estudio de calzadas es buscar cómo suprimirlos: nunca tender a aumentarlos.

La Av. norte a sud según la ley de una longitud de 33 cuadras, corría por el medio de las manzanas de manera igual a la Av. de Mayo que dividió las que existían enteras desde la fundación de la ciudad entre Rivadavia y Victoria. Ya este solo hecho: crear nuevas encrucijadas coloca al trazado de la ley Luro y con igual o mayor razón al de la Intendencia, en un terreno merecedor de seria crítica.

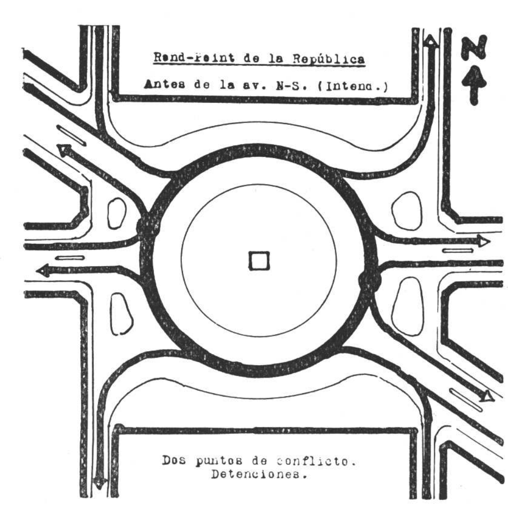
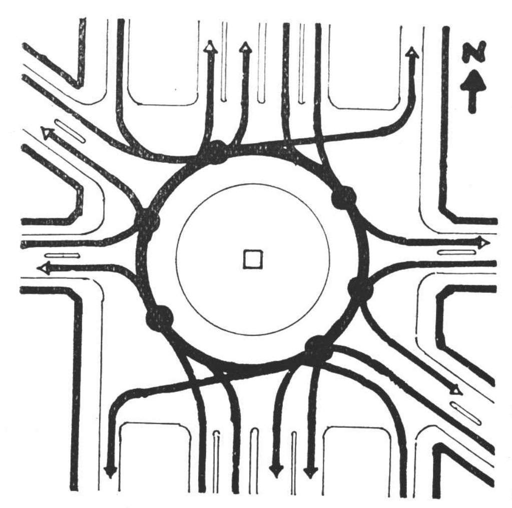


Fig. 8

Pero esto no es todo. El proyecto de la Intendencia si es plausible en lo que respecta al ensanche total, referente a la distribución de calzadas es peor, mucho peor, que el que precisaba la ley. Esta determinaba para la Av. norte a sud (fig. 7) un ancho total de 33 m. dejando a cada lado unas

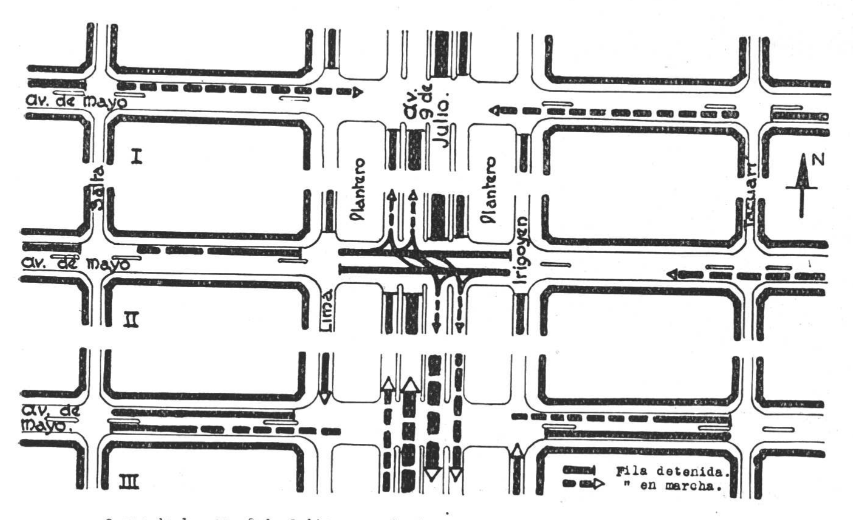
cuadritas de 40 m. (era una segunda Av. de Mayo). El proyecto de la Intendencia en cambio establece para las calzadas centrales un ancho total como se dijo de 48 m. Para cruzar aquella avenida (la de la ley) se hubiera necesitado un tiempo casi igual al que requiere la Av. de Mayo; para cruzar la que propone la Intendencia será indispensable un tiempo cuatro veces mayor. Esto significa que la detención de los vehículos en las bocacalles de la avenida propuesta por la Intendencia, por este solo hecho sería mucho más prolongada que las de la Av. de Mayo, defecto grave para una arteria que pretende facilitar el tránsito en la zona.



Rond-Point de la República.
Despues de la apertura de la N-S. (Intend.)
Fig. 9

Pero hay más aún. Al hablar de las nuevas encrucijadas de la Av. 9 de Julio es imposible olvidar la Plaza de la República. Su rond-point hasta ahora ha sido (fig. 8) ineficaz. Como se sabe, la razón del arbitrio es la supresión de las detenciones de los rodados. Los coches penetran en el anillo, se desplazan y se desprenden sin puntos de conflictos. En el rond-point considerado hay actualmente dos paradas inevitables y naturalmente, con los imprescindibles y costosos agentes de tráfico. Lo último sugiere un interrogante: si la plazoleta circular se creó como rond-point (claro está, se puede añadir, sin estudiar seriamente el tránsito presente y futuro) o si se previó únicamente como una base para el Obelisco. Lo probable es lo último porque con la apertura de las avenidas centrales (fig. 9) se crearán cuatro nuevas (y bravas) zonas de detención y esta vez con insuficientes superficies para las colas. El rond-point del Obelisco vá a originar una confusión inextricable; se va a convertir en la expresión culminante de la desorganización del tránsito, por carencia de serios estudios. Y conste que nos hemos referido hasta ahora únicamente a los rodados; de los peatones ¿quién se ha acordado? Hoy sabemos con cuánta inseguridad se cruza esta plaza; si se termina el trazado de la Intendencia ¿será posible atravesarla de algún modo?

Otro defecto grave imputable a este estudio es que visiblemente no ha considerado el mecanismo de la circulación céntrica en lo que se refiere a las colas y a las paradas sucesivas (fig. 10).



Cruce de las av. 9 de Julio y av. de Mayo.-
Fig. 10

Cerrado el tránsito en las calzadas centrales de la Av. 9 de Julio y abierto el de una calle o avenida transversales (digamos Sarmiento o Av. de Mayo) ¿qué sucedería?

Las colas de vehículos que tienen en las horas de congestión varias cuadras de largo interrumpidas únicamente por las calzadas transversales se ponen en marcha. La que arrancó de Pellegrini o Irigoyen hacia el oeste, cruza las cinco calzadas, pero no puede detenerse en Cerrito o Lima. Si lo hiciera la cola cerraría las calzadas de la avenida central y los rodados de ésta no podrían proseguir su marcha, lo cual es inadmisible. Entonces: el convoy formado en cada cuadra transversal ¿tendría (Fig. 11) que continuar sin detenerse dando un salto de dos cuadras o ser cortado al cruzar la Av. 9 de Julio, en fragmentos de 15 a 20 m. de largo? Son tan absurdas ambas soluciones que es inexplicable cómo pudo haberse determinado un trazado semejante para la zona más congestionada de la Capital.

Pero las dificultades serán mayores todavía. Lo que se acaba de demostrar no sucederá así, tan sencillamente.

Un convoy de vehículos no se mueve como un ferrocarril. Sus elementos no son solidarios. En las calles principales la abundancia de los coches de pasajeros detiene en cada cuadra muchas veces a la cola. Esta no fluye ininterrumpidamente a cada paso libre, sino que se desgrana penosamente siendo el recorrido de cada cuadra una serie fatigosa de paradas y aceleradas. Y tan graves inconvenientes tendrán lugar en todas las bocacalles de la avenida. No es indispensable ser un experto en la materia para imaginarse el pobre servicio que prestará la Av. 9 de Julio con todas sus calzadas cuando un vehículo que la recorra (y en el mejor de los casos) tenga que esperar en cada esquina el paso en las condiciones expuestas de un convoy interminable. Y a pesar de todo lo dicho sucederán cosas peores todavía; hay aun que añadir la inevitable detención de una o más filas íntegras cuando (hecho frecuente) un vehículo sale del convoy para tomar una calle transversal. (Fig. 12).

Este último inconveniente es reagravado en la avenida central según el proyecto de la Intendencia por el hecho de que ha adoptado la doble mano sin corregir sus defectos y determinado unas siete filas en cada sentido.

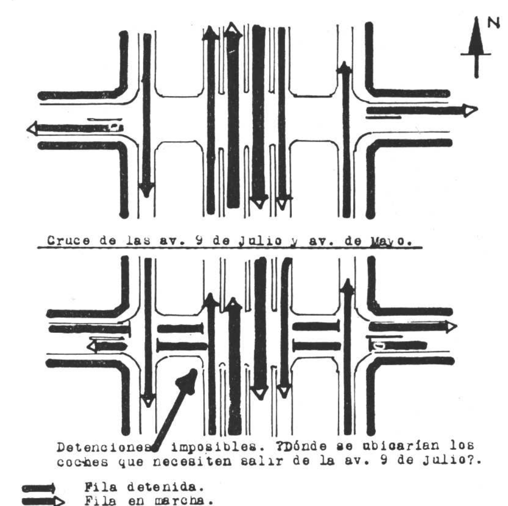
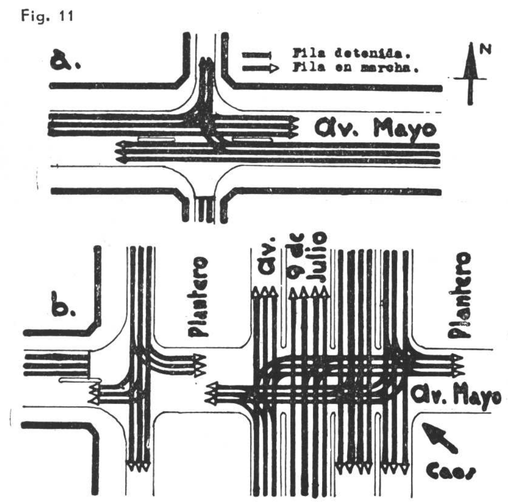


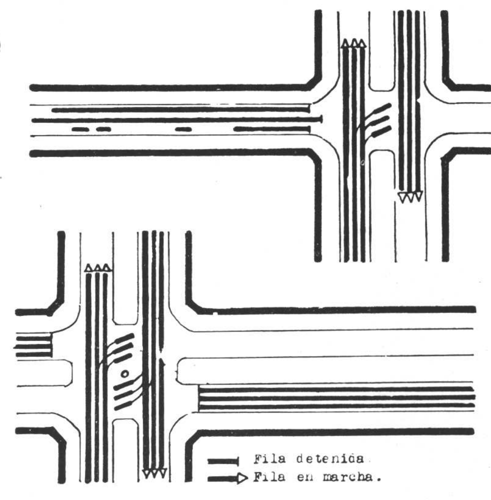
Fig. 11



Puntos de conflicto en cruces de avenidas.-

a) Av. de Mayo y una calle común.
b) Avs. de Mayo y 9 de Julio.-

Fig. 12



Funciones circulatorias de la plazoleta central en las avenidas.-

a). Cruce de una avenida y una calle común.

Fig. 13

Un rodado que necesita salir de la avenida, caso frecuente en la Av. 9 de Julio que atraviesa el centro congestionado de la Capital, no solamente perturba su fila y detiene algunas de su mano sinó que para las otras siete filas de la avenida central en la mano contraria. Y es casi necesario añadir que en las horas de congestión dichas detenciones no afectan únicamente a los coches inmediatos sino que se transmiten hasta varias cuadras.

Si en el estudio de la Intendencia se hubiera únicamente previsto entre ambas manos (Fig. 13) una plazoleta no menor de 7 m. de ancho, el inconveniente hubiera sido casi en su totalidad salvado porque un vehículo hubiera podido detenerse en ese espacio y esperar que pasara el convoy de la mano contraria, sin perturbar su movimiento.

La Intendencia que anheló crear una Avenida parque suprimió un plantero donde era más indispensable...

Ahora vamos a decir algo sobre las playas subterráneas de estacionamiento. Ni aun en este aspecto el proyecto de la Intendencia se halla exento de reproche. (Fig. 14).

Desconociendo los planos, deducimos por esta perspectiva-corte de las playas que se ha publicado, que contarán con tres calzadas de circulación y dos estacionamientos perpendiculares en cada costado de ellas. Esta solución no es la mejor pero puede aceptarse. (Fig. 15).

El defecto del proyecto de la Intendencia consiste en que además de no adoptar el sistema ideal de una sola fila de coches entre dos calzadas, con lo cual se suprime toda maniobra, resolvió mal el doble estacionamiento para cada calzada.

En estas playas (Fig. 16) los autos nunca podrán estacionar perpendicularmente a la calzada como se vió en la perspectiva-corte; el número y la dificultad de las maniobras lo impediría. El resultado será que en lugar de tres coches en cada intercolumnio únicamente tendrán cabida dos, con lo cual la superficie media requerida por cada vehículo estacionado (no incluídas las calles transversales ni las rampas) sería de 36.7 m2 en lugar de la prevista: 24.5 m2. Es decir, casi igual que la requerida por coche en el mejor plano de estacionamiento. En lugar de los mil coches calculados por la Intendencia, tendrán cabida solamente 700, por lo cual se perderá sin ninguna ventaja, el 30 % de la superficie útil. Semejante desperdicio implica un mayor gasto de construcción y un superior costo de mantenimiento. Despilfarro arriba, (en la superficie), despilfarro abajo (en el subsuelo). Demasiados millones invertidos para tan mediocres beneficios. Lo único que se economizó fué el trabajo en el estudio del proyecto: precisamente aquello que debía haberse agotado antes de resolver su ejecución.

Es inexplicable que todavía se hagan así las cosas, porque es inconcebible suponer que los dirigentes ignoran hoy en 1937 cómo se debe proceder en estos casos, (nos referimos al aspecto técnico de la cuestión).

Otros interrogantes: ¿Dónde y cómo comienza y termina la avenida? ¿Cómo se efectúa el enlace con la diagonal sur y otras arterias importantes? ¿Qué se piensa hacer con las propiedades con frente a la 9 de Julio y del mayor valor resultante de estos trabajos? No lo sabemos. Parece que en el apuro la Intendencia se limitó a estudiar las cinco manzanas que demolió ¿Dejando la solución de todo ese prbolema a las generaciones venideras?... ¡Qué optimismo!

Cuando la Intendencia lleva adelante con tanta seguridad y desenfado las obras de las playas y de la avenida, es que está convencida que su obra es buena; de otro modo no se aventuraría a ejecutar una empresa que un sucesor podría modificar fundamentalmente. Pero ¿con qué base pudo la Intendencia concluir que su trazado era adecuado (sin discusión) sino disponiendo de una tremenda confianza en su propia decisión? Permítasenos expresar que consideramos esa seguridad sumamente excesiva; y en cuestiones de urbanismo merecedora de grandes reproches.

Porque arremeter con la demolición de varias manzanas, comenzar trabajos que están reñidos con la ley, y terminar unas pocas cuadras sin un estudio integral y sin vislumbrar siquiera la posibilidad de completar toda la avenida, son muchas cosas bastante divorciadas ciertamente no ya con la corrección administrativa pero con el buen sentido común.

Otro factor que no debió omitirse en el estudio de esta avenida es el referente al hecho del edificio del M. O. P. ¿Se dió cuenta la Intendencia que lo lleva por delante? Según este proyecto quedaría interrumpida una de las calzadas de la avenida central y un plantero. ¿Desviar esa calzada? ¿Adonde?... ¿Demoler el edificio (lo que nos parece monstruoso)? Tampoco sabemos. De cualquier modo lo razonable era conocer cómo se iban a conciliar esos dos puntos antagónicos en la avenida. Ya que se trata de la inversión de caudales públicos era muy atendible que el público supiera algo al respecto. Tal vez también en este sentido, tenga la Intendencia doctrinas exclusivas, impenetrables...

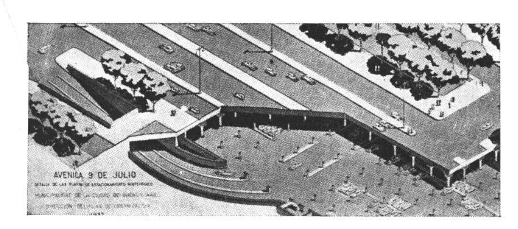


Fig. 14

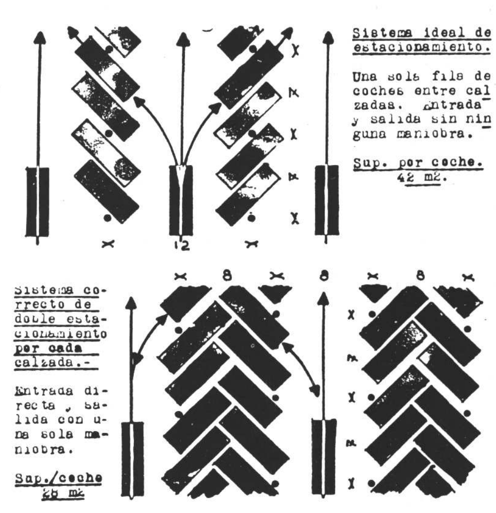


Fig. 15

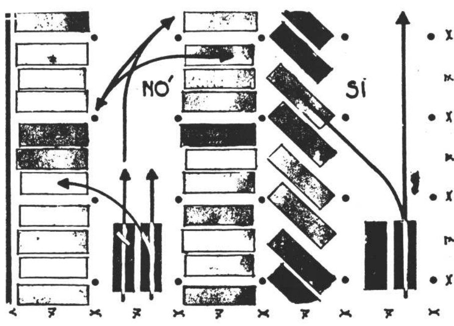


Fig. 16

Del Arq. ACOSTA

Se ha prometido a Buenos Aires que va a tener la arteria más ancha del mundo. Esta afirmación nos parece ingenua, pues el criterio de amplitud, en este caso, está relacionado con la función que cumple la arteria.

Una calle de 140 metros es mucho, es absurdamente demasiado. Una Avenida-parque de 140 metros es bastante modesta. Sin embargo, creemos que debe aprovecharse este ancho, precisamente para hacer la avenida-parque, que tanto necesita el centro de la ciudad.

La Av. proyectada por la Intendencia no tiene carácter de paseo, y mucho menos de parque público, que tanta falta hace en esta zona. En el corte, el 80 % de su superficie es destinada a calzadas y veredas, y el 20 % —cifra en sí ya pequeña— a espacios verdes. Si descontamos las calzadas y veredas de las calles transversales y las rampas de entradas y salida a los garages, no quedará ni el 10 % de la superficie como espacio verde. Si a esto se agrega la dificultad y el peligro de acceso, tratándose de niños, en especial, por calles atestadas de vehículos, se advertiría de inmediato que, amén de cierto aspecto decorativo, su función de parque será nula. Inútil según ha demostrado mi colega Bereterbide como solución del tráfico Norte Sur de la Ciudad, y perjudicial para el tráfico de toda la zona que cruza, la Avenida Norte-Sur poryectada por la Intendencia inútil será también como zona verde dentro de la ciudad.

¿Qué queda en pie de las afirmaciones de la Intendencia?

Afirmamos que, de la costosa y posiblemente inútil experiencia de la Avenida Norte-Sur tal como se está ejecutando, deberían sacarse las siguientes enseñanzas:

1º Las reformas urbanas no deben ser confiadas a la inspiración o el capricho de legisladores, sino ser obra de técnicos especializados en la materia.

2º En tal caso, tampoco deben ser aisladas y fragmentarias, sino sujetas a un plan de conjunto, un plan regulador, que ha de ser, no una lista de reformas para los próximos cien años, no un programa estático, sino un plan continuamente modificable, de acuerdo a las expresiones recogidas, por una parte, y a los cambios de la ciudad misma por otra.

3º Las leyes referentes a las reformas urbanas deberían cumplirse en plazo perentorio. De no cumplirse, por una u otra razón, dentro del plazo previsto, deban ser reconsideradas de acuerdo con las experiencias nacionales o extranjeras recopiladas entretanto, en una palabra, de acuerdo con la marcha de la ciencia urbanológica.

Solo en esta forma se podrá evitar que la ciudad de Buenos Aires y sus habitantes queden a mercerd de los vaivenes de la política o la arbitrariedad de la fantasía de los urbanistas dilettantes. Lecciones como la de esta Avenida, ejemplo realizado de lo que no hay que hacer, resultan demasiado caras.

Tampoco tiene esta avenida perspectiva de realización completa o prosecución paulatina. Bien sabemos que cada edil tiene en este sentido su propia doctrina. (Un Intendente quita la verja del Jardín Botánico, otro la repone). No existe seguridad alguna de que el sucesor del actual va a tener los mismos gustos personales y el mismo "hobby" edilicio.

El afán de crearse en forma precipitada monumentos en vida, de eternizarse mediante la iniciación de obras brillantes, puede explicarse, según la expresión de Bernard Shaw, tan solo por falta completa de fantasía.

OSCAR L. LOPEZ

SU OBRA EN EL



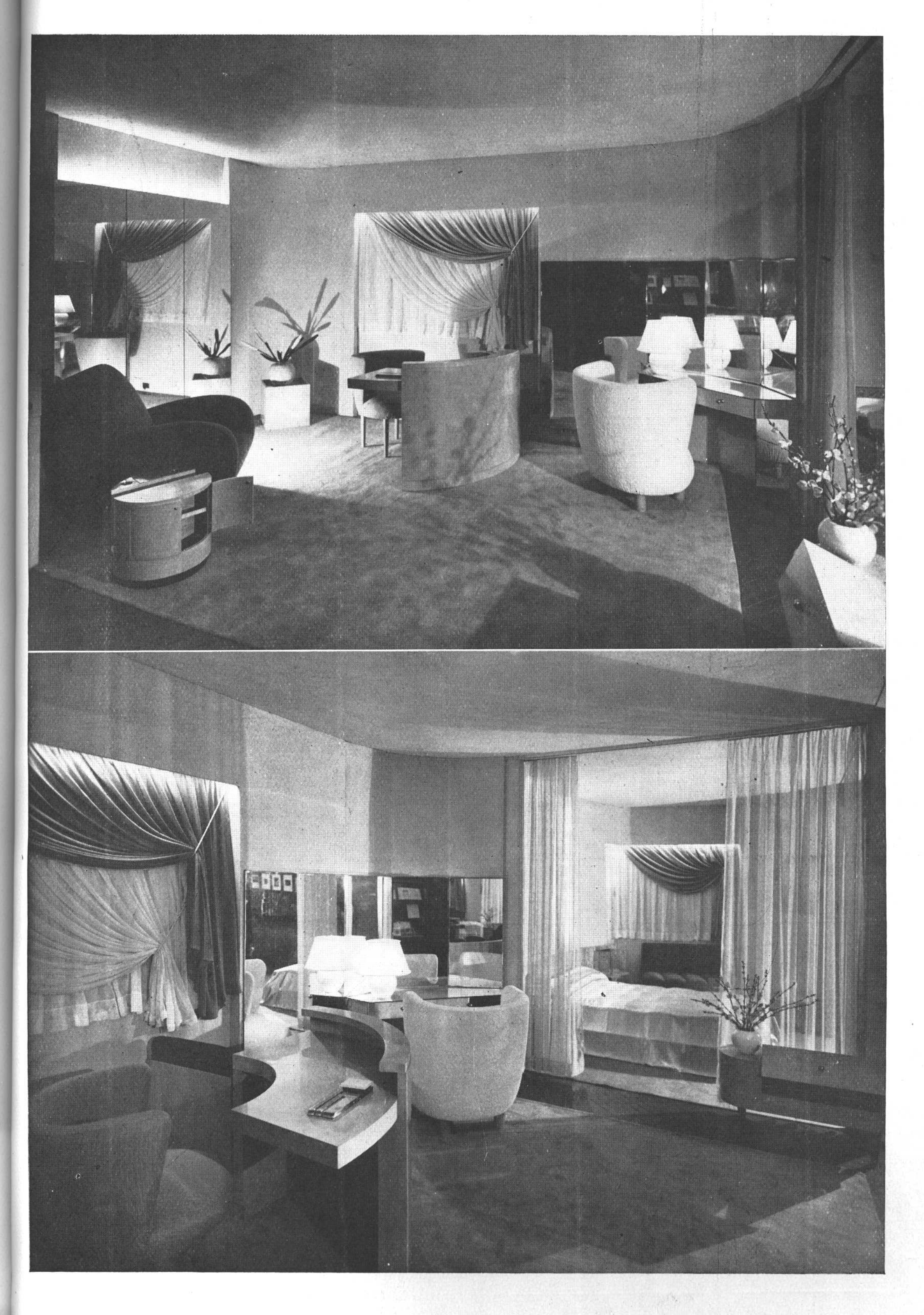
Alcoba y Tocador expuesto en el 2º Salón Nacional de Artistas Decoradores.

Alcoba. — En un ambiente color beige claro está ubicada la cama, con respaldo de planta curva, enchapada en abedul finlandés. En la cabecera está instalada la radio y en las puertitas de cierre un reloj eléctrico en cobre. Colcha de piel de seda color plata, cortinados en voile marfil y taffetas ciclamen. Sofá puff capitonne en terciopelo rosa viejo. Alfombra color obispo claro. El boudoir donde se supusieron los roperos embutidos con puertas de espejo. En un rincón poligonal el toilet de la señora, todo forrado en espejos. El sillón tapizado en terciopelo de seda blanca. El escritorio secretaire de planta curva, en sicomoro y con sus gavetas simuladas en el espesor de la tapa, lleva un asiento vis a vis tapizado en seda color brick.

El sillón del señor, de líneas amplias, estaba tapizado en terciopelo color obispo y tenía a su lado una mesita fumoir con sus sitios para revistas. El botinero que servía como mesita también era en sicomoro.

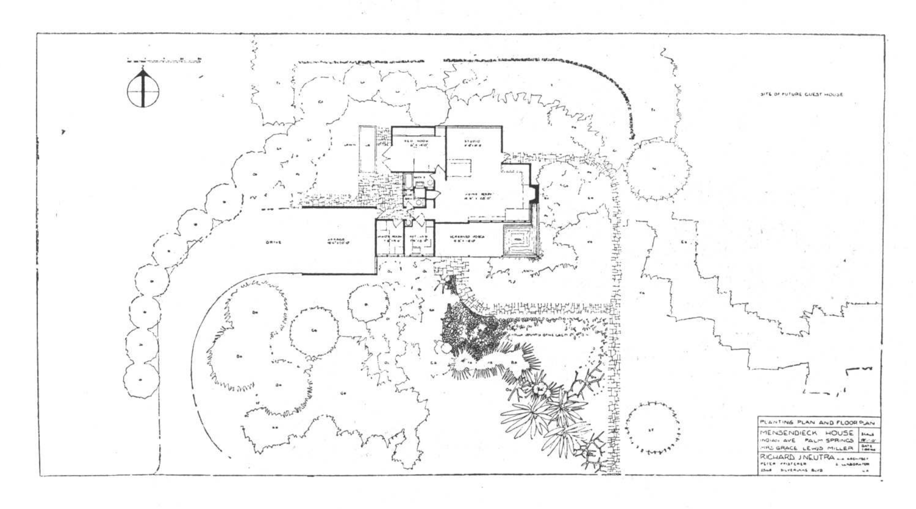
El ventanal lleva triple cortinado en voile blanco, celeste y seda ciclamen recogidas con cordones de seda de colores cambiados. La alfombra de color beige y el cortinado de separación con la alcoba en voile color marfil. Todos los herrajes fueron ejecutados en cobre y esmaltados a fuego.

ULTIMO SALON



ARQ. RICHARD J. NEUTRA

M E N S E N D I E C K



EN ESTA PAGINA, una vista del pórtico con la pileta adyacente. **EN LA PAGINA DE ENFRENTE**, vista desde el pórtico sobre el dramático panorama del desierto.

HOUSE, CALIFORNIA





PROPIETARIA: Grace Lewis Miller.

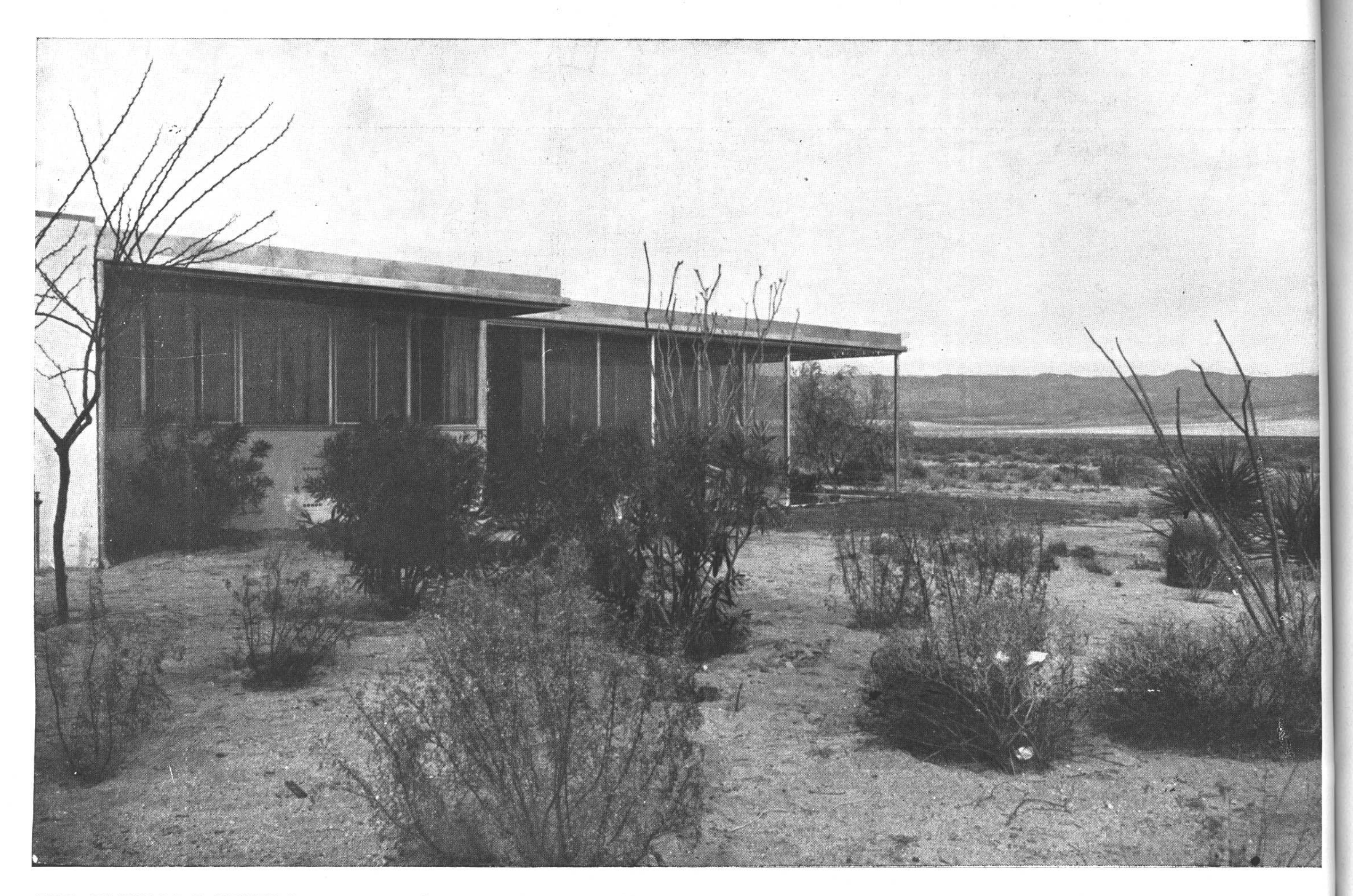
UBICACION: Indian Avenue, Palm Springs.

HABITANTES: Una persona sóla, con sirvienta y huéspedes ocasionales. La casa está comunicada con un estudio, donde la propietaria enseña el sistema de gimnasia médica "Mensendieck".

PROBLEMAS: Hacer una casa, con la menor suma posible, con amplios sitios de habitar para recibir los muchos visitantes que tiene la dueña de casa. Obtener la mayor ventaja posible del hermoso paisaje circundante y al mismo tiempo proteger a la vivienda del fuerte sol. Combinar los ambientes de habitar y el estudio en un solo conjunto, proveyendo una entrada especial para los alumnos.

INTERIORES: El living-room, construído sobre una losa antisísmica que descansa directamente sobre el suelo, abre mediante una puerta corrediza de acero y cristal sobre una galería cerrada con alambre tejido, la que mira sobre una pileta y, al fondo, sobre el desierto y las montañas.

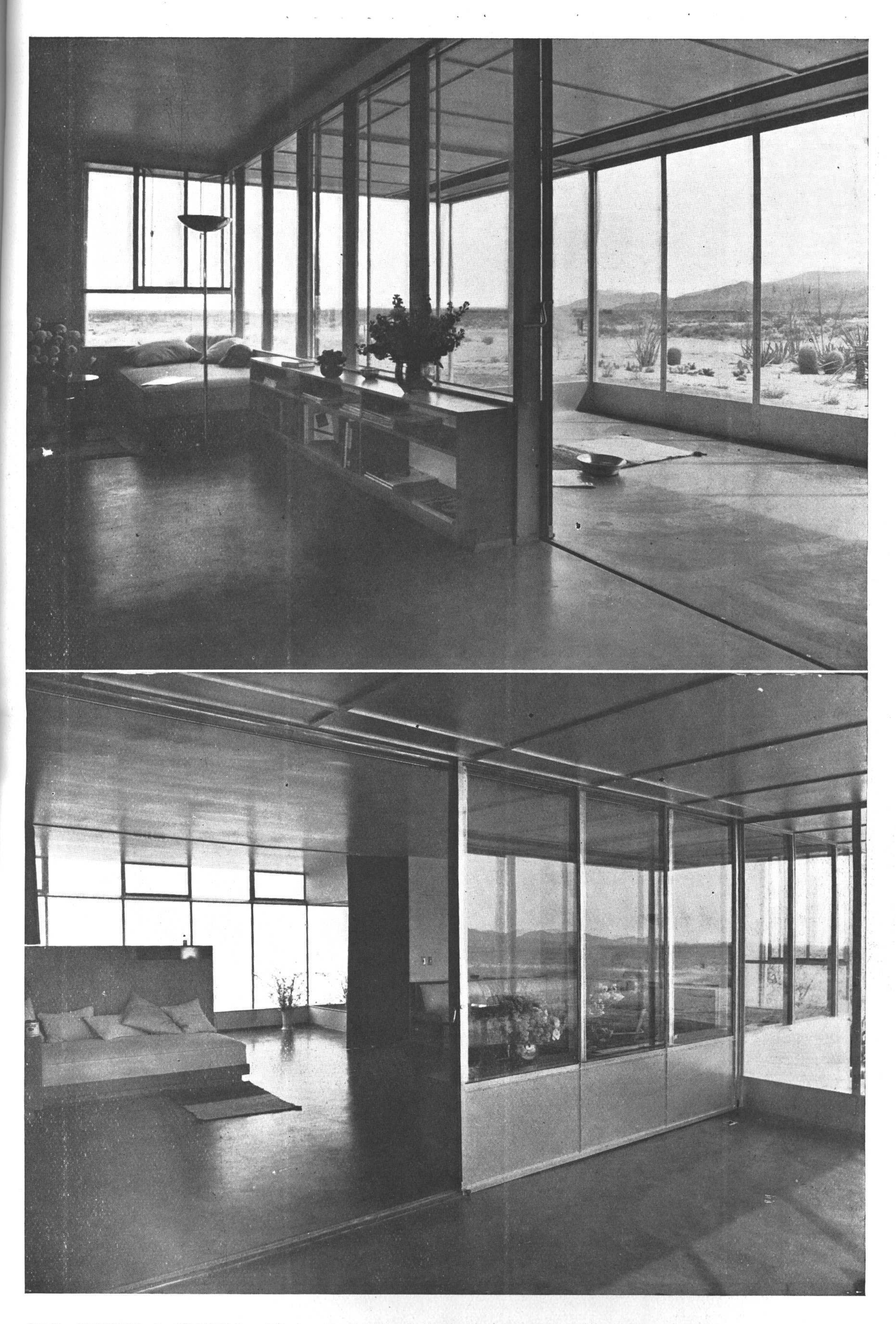
Los pisos son de cemento especialmente endurecidos, (impermeables) encerados y lustrados. Las paredes están cubiertas



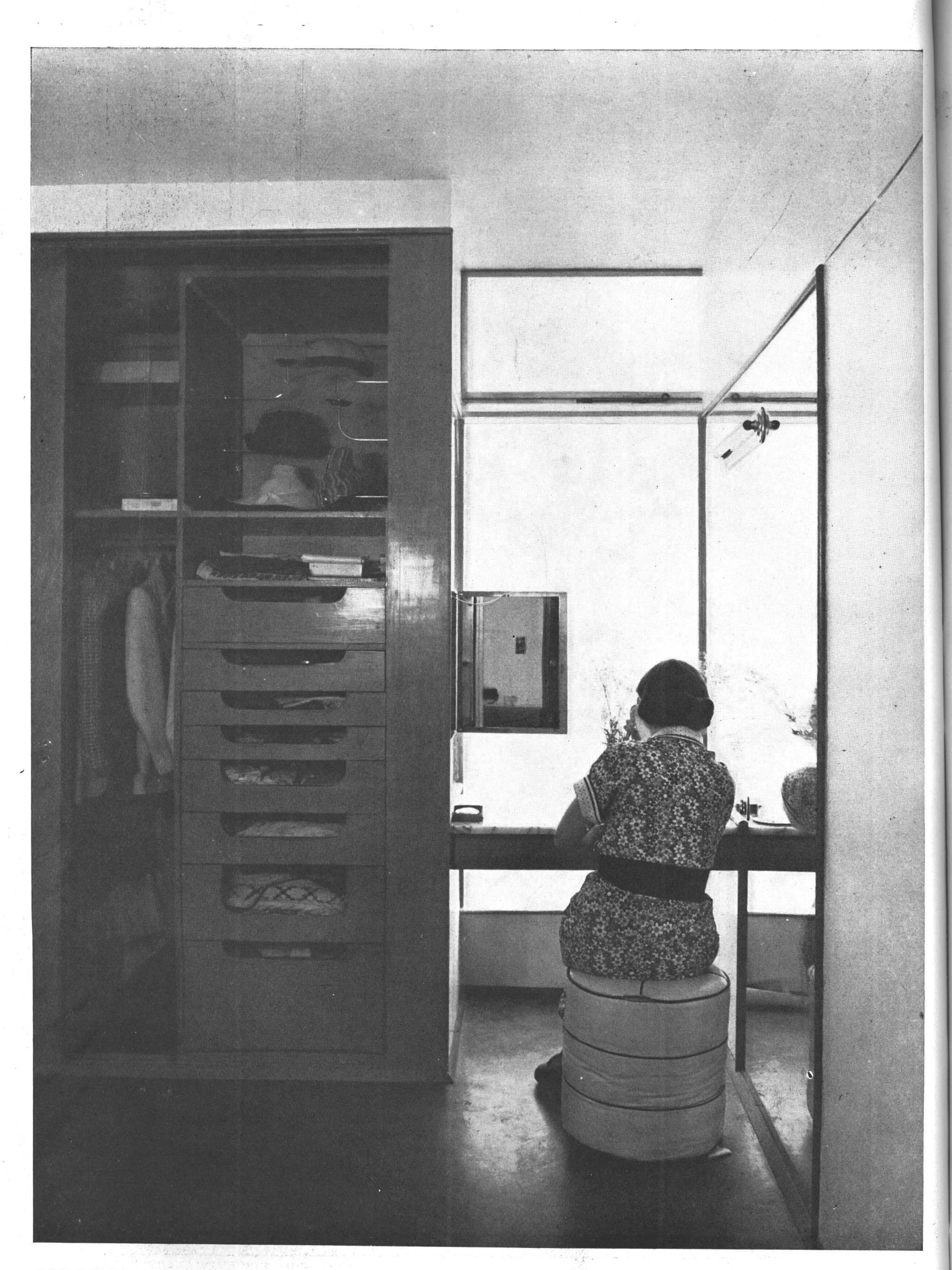
ARQ. RICHARD J. NEUTRA. Mensendieck House, California. Una vista de la casa, mostrando tambien la vegetación del desierto.

con Sanitas o tienen madera terciada de color gris plateado como friso. El enmaderado de los estantes para libros y couches, de pino con terminado gris plateado. La tapicería es blanca. Las cortinas que se deslizan sobre un riel continuo, de color marrón rojizo. Una pared de vidrio translúcido admite la luz y asegura el aislamiento de la parte de studio de la de habitación. Un ropero embutido, espacioso y bien proyectado ubicado en la habitación de la dueña de casa, provee espacios bien dispuestos para sombreros, botines, ropas, etc. Los baños tienen un friso de "Marlite".

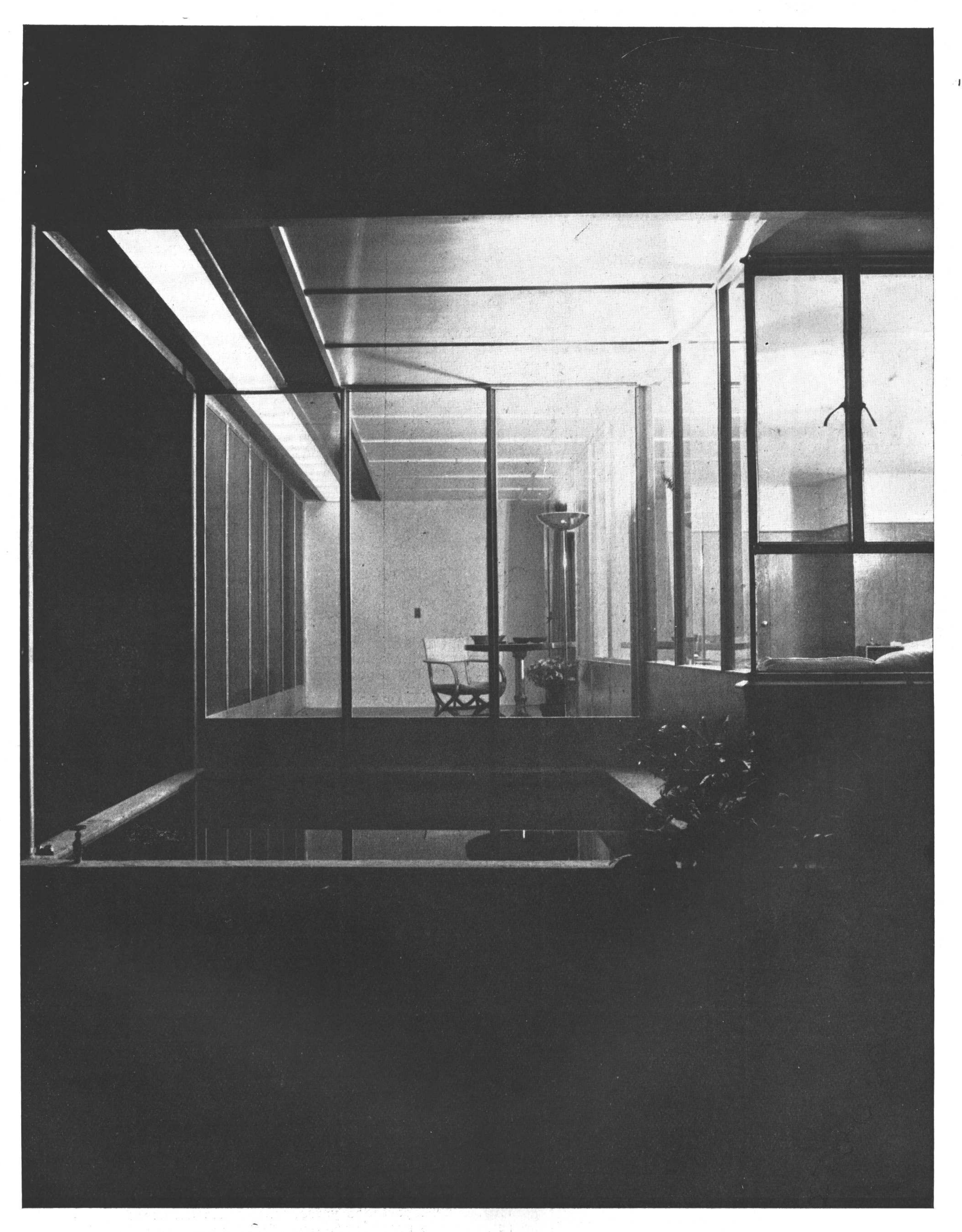
COSTO: 7000 dólares.



ARQ. RICHAD J. NEUTRA. Mesendieck House, California. ARRIBA, vista del desierto hacia el este ABAJO, las piezas habitables y el pórtico que da al exterior y que se comunica con aquellas mediante una ancha puerta de vidrio.



ARQ. RICHARD J. NEUTRA, Mensendieck House, California, Rincón con espejos para vestirse y armario con divisiones para sombreros, etc.



ARQ. RICHARD J. NEUTRA, Mensendieck House, California. Vista nocturna del pórtico por encima de la pileta adyacente

(*Viene de la pág. 341*)

EDIFICIO "MANSION GARAY"

mente con la capa de corcho que cubre íntegramente las lozas de cemento armado de cada piso, asimismo los muros y tabiques dobles, aseguran al edificio una excelente aislación térmica y acústica.

La carpintería de puertas y placards es de roble "decapé", el interior de los roperos de cedro. Los marcos son metálicos, prácticamente invisibles. La carpintería metálica, corrediza y embutida, con cierre hermético, representa la última perfección en esta industria. Este sistema no ocupa sitio del ambiente, su manejo fácil permite regular la entrada de aire y luz, y abiertas dan el 100% de visualidad y aireación. Están previstas con doble galería-porta-cortinas.

Los servicios centrales se han cuidado con mucho esmero, siendo las cañerías de agua, de bronce, y todas las demás de la mejor clase. Controles automáticos aseguran un servicio constante y termostático de la calefacción, del agua caliente y de la instalación de frigidaire.

La calefacción, por medio de radiadores tipo invisibles para todos los ambientes, regulada automáticamente por controles termostáticos eléctricos y válvulas centrales motorizadas, ha dado a esta instalación la perfección que se buscó al ser proyecbtada y ejecutada por Arnott & Co. Ltd.

La central de vapor para este servicio y el de agua caliente central, está equipada con dos calderas "Burham" unidas en batería y accionadas por quemadores completamente automáticos para carbón.

El automatismo de las instalaciones está dirigido desde un tablero de control que asegura el funcionamiento por separado o en conjunto de las calderas y la independización de los servicios de acuerdo a las exigencias en las épocas de verano e invierno.

El amplio jardín, con sus canchas de juego, fuente y hermosas plantaciones, representa un sano lugar de esparcimiento y digno complemento de esta monumental construcción.

●

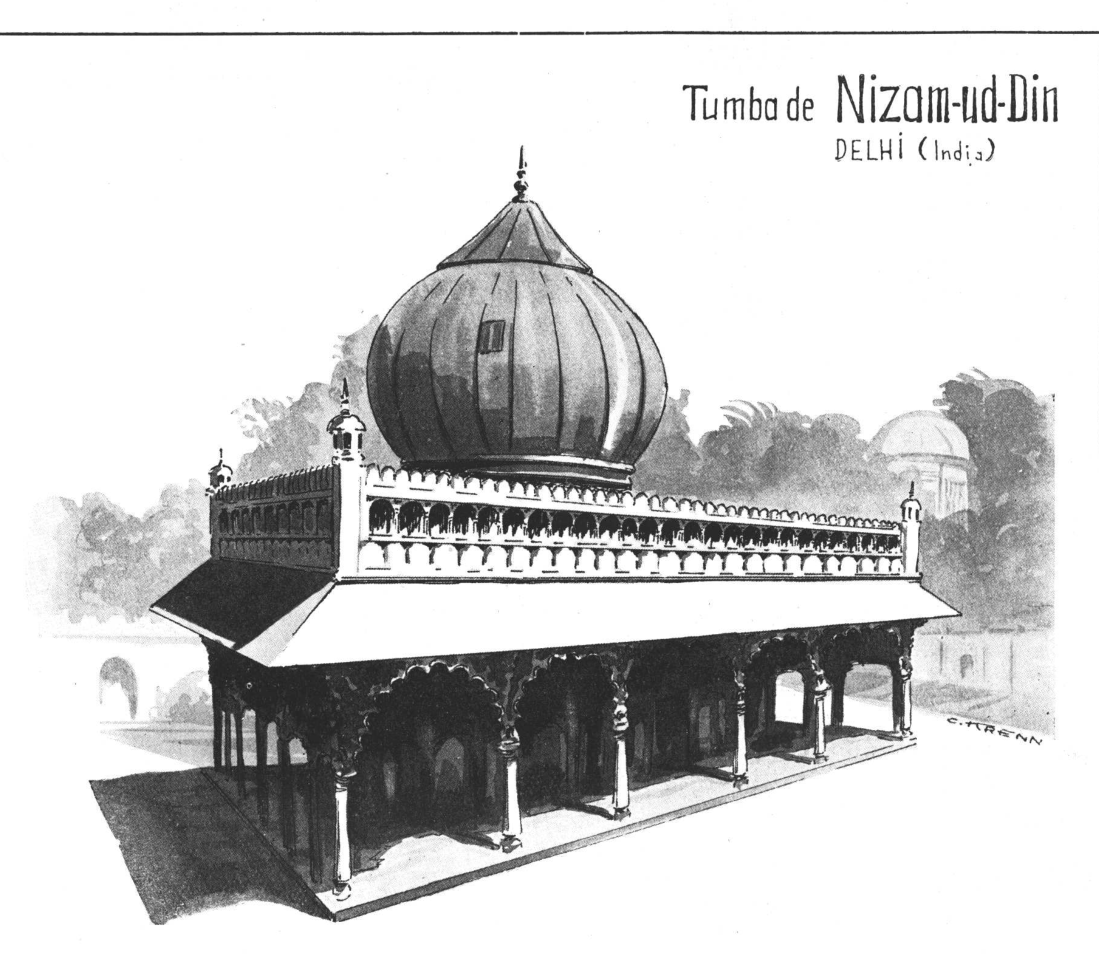
PERSPECTIVAS

Por MAURICE BARRET

Esto sucedía en la Primavera de 1937. En el Hall de la Sala Pleyel, atmósfera de ensayo general. Dentro de algunos instantes, M. Georges Huisman, Director de Bellas Artes, iba a definir en el curso de una brillante conferencia "las Nuevas Relaciones del Arte y el Estado" y hacer vibrar, en cada uno de nosotros, las fibras de la esperanza... un poco esclerosadas por decepciones demasiado numerosas. Acodados en el reborde de la boletería, Mailet Stevens y René Herbst conversan...

Es el momento de utilizar el método explosivo y, sin preaviso, de plantearles esta pregunta: "Cuáles son las perspectivas de la U.A.M. (Unión de Artistas Modernos)?" Sorpresa. Yo explico que la redacción de L'Architecture D'Aujourd' Hui me ha encargado de esta encuesta y que, apurado por el tiempo, necesito terminar mi trabajo. Entonces René Herbst se franquea con una sonrisa y me afirma: "Pero es el fin de toda agrupación, de toda sociedad. —No busqueis: ved la Exposición. Mallet Stevens corrigió: la Exposición de 1937, es la U.A.M. Nuestras ideas, nuestros esfuerzos, nuestro espíritu... transportados y frecuentemente deformados, pero asimismo presentes". Después las puertas se abrieron y cada uno se absorbió en el templo...

Dos opiniones diametralmente opuestas valen más que una y es sobre este punto de partida que yo construiré


Tumba de Nizam-ud-Din
DELHI (India)

GUIA PROFESIONAL

CONSTRUCTORES

Luis V. Migone
Ing. Civil
Empresa Constructora
Tucumán 1393 U. T. 38-2991

José Oettel e Hijos
Empresa de Construcciones
Sarmiento 4470
U. T. 54, Darwin 5318

Ings. E. y E. Maurette
Empresa Constructora
C. Pellegrini 1263 U. T. 44-1001

Arqto. Juan F. Lazzati
Empresa Constructora
Carpintería Mecánica
Famatina 3389 U. T. 61-0763
Adrogué F. C. S. U. T. 107

Gaston Parent
Especialista en decoraciones, tapicería, estores, cortinas, cortinados, caminos, tapizados de muebles y toldos
Tucumán 1150 U. T. 35-2593

José Espi
Mármol 493 U. T. 60 - 0231

MATERIALES DE CONSTRUCCION

Suceción de
Francisco Ctibor
FABRICA DE LADRILLOS
en Ringuelet (F. C. S.)
U. T. 890, La Plata
Escr. Av. de Mayo 1035 - Bs. As.

ESCULTORES

Alejandro Paladini
Estufas, Esculturas y Frentes
Canalejas 846 U. T. 60-9315

OBRAS SANITARIAS

Juan A. Amicone
A. Thomas 1091 U. T. 54-1239

Juan Wachtel y Cía.
Cramer 1140 U. T. 73 - 2183

FRENTISTAS

Pablo Baumel
Contratista
Frentes, Yesería y Estuco
Aviles 2969 U. T. 73, 2518

PINTORES

Segundo Gauna
Empresa de Pintura y Decoración
Barrientos 1580 U. T. 44-0445

Lamberto Grazia
Pintor Decorador
Empresa de Pintura
Alvarez 2848 U. T. 71 - 5628

Roberto Soriano
Empresa de Pintura y Decoraciones
E. Rios 177 U. T. 38, 5920

VITRAUX

Miguel Casanova e hijos
Vitraux D'Art
En todos los estilos
Rivadavia 2260
U. T. 47 - 2475

Muschietti Hnos.
Vitraux d'Art
Creacíones artísticas
F. Lacroce 3254 U. T. 73-1090

JARDINERIA

Oficina Técnica del
Ing. Benito J. Carrasco
Jardines, Parques.
25 de Mayo No 11
U. T. 33 Av. 0371

DECORADORES

Decoración de interiores arquitectura
Angel di Baja
Bustamante 884
U. T. 62, Mitre 6070

LIBROS DE ARQUITECTURA

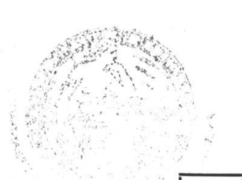
Arquitectura (antigua y moderna).
Decoración (antigua y moderna).
Para catálogos de libros sobre estas cuestiones, rogamos dirigirse a
JOHN TIRANTI & Co.,
13 Maple Street. Londres W. I., Inglaterra

mis "perspectivas". Tal vez debería yo haber revisto la cuestión y pedido que se me trazara mi "línea general". He pensado que había aprendido más en algunos minutos que en el curso de una entrevista de una hora "revisada y corregida" y es por ello que publico estas reflexiones que algunos encontrarán poco ortodoxas.

1925. Exposición de las Artes Decorativas Modernas. ¿Qué queda de ella?.. para los artistas y para la gran masa de público. Vosotros respondereis mejor que yo a esta cuestión. Lujo, fantasía, vanidad, riqueza, decorado, componen los principales artículos del stock. Se lo creería agotado: pero 1937 se encargará de refrescarlo. Y sin embargo 12 años después surgen testigos siempre jóvenes: Le Corbusier y su Pabellón del Espíritu Nuevo; Mallet-Stevens y su Torre del Turismo y nuestros "ensambliers" René Herbst, Pierre Chareau, Francis Jourdain etc. Un espíritu común los anima. Común no quiere decir semejante. Cada uno conserva su personalidad y cada personalidad se expresa libremente. Así, sin palabra d orden precisa, pero imantado por las mismas simpatías, se constituye un núcleo, una vanguardia que la fuerza misma de su evolución destaca pronto del grueso de las tropas. Porque el arte tiene también sus rezagados...

1930. El que no avanza, retrocede, y es a fin de proseguir su avance que nuestros camaradas operaron la escisión que dió nacimiento a la U. A. M. En el gran cuartel general, la Sociedad de Artistas Decoradores, amputada de sus miembros más representativos, sigue organizando cada año las maniobras de verano. Es el Salón, uno de los acontecimientos de la "Estación Parisien" y cuya repetición consagra muy frecuentemente, valores tranquilos y bien establecidos. Privado del terreno de ejercicio natural que constituye el cuadro del Gran Palais, la U. A. M. debió, para manifestarse, buscar otros albergues. Fueron, sucesivamente, el pabellón de Marsan, las galerías Georges Petit, la Renaissance, etc.... Cada una de estas exposiciones aportó ideas nuevas. Cada una mereció una gran atención. No fué, desde luego, el gran público que se la acordó, sino solamente una élite. Elite de público por una parte, élite de los creadores por otra: esto amenaza, a pesar de una común y evidente buena voluntad, de confundirse en "espíritu de capilla". Atmósfera lírica. Se invoca el motor de avión y la línea del auto. Al lirismo de la razón se sustituye el lirismo del metal. Sustitución tardía porque la torre Eiffel existe desde hace largo tiempo y las locomotoras rodaban ya, sin que se hubiere pensado en establecer una vinculación entre la vía férrea y el interior de la casa. Se creyó en una mortificación individual. Se trataba más bien de una mortificación generalizada, subrayando la antinomía de las condiciones de una época entre la búsqueda estética y los medios de ejecución pedidos a la industria. Este conflicto no resuelto aún en 1937 entre el arte y la técnica. aunque esto le disguste a Mr. Labbé, debía sin embargo recibir un magnífico apaciguamiento.

En efecto, en este mismo año de 1930 en que nacía la U. A. M. la Deutscher Werbound traía a París el espíritu viviente de la Alemania contemporánea. Recordar los objetivos —el porqué y el cómo— de la sección alemana, es también situar la posición de la U. A. M. ¿Qué querían Gropius y sus colaboradores? Probar que existe una relación estrecha entre todas las manifestaciones artísticas en el dominio de la arquitectura, del alojamiento, del teatro, de los objetos de la vida corriente etc.... y los cuadros dentro de los cuales evoluciona la vida industrial y social. Demostrar que en adelante los artistas modernos sometidos a nuevas necesidades deben cooperar activamente en esta búsqueda de "tipos" de modelos standardizados propios para la ejecución en serie. Esta síntesis ideal no era un acuerdo platónico, sino una alianza activa, metódica, voluntaria, con la industria. Eso pareció a algunos de nosotros como obstinación. Admitámoslo; a mi entender, esta obstinación en querer resolver los problemas bajo su ángulo económico y racional marcaba la diferencia profunda entre nuestras tendencias "estéticas" y las "materialistas" de nuestros colegas alemanes. En realidad las dos agrupaciones comprendían igualmente



personalidades de primer orden que pertenecían a todos los dominios del arte. Sus deseos eran también de traducir —cada uno en un cierto sentido— lo que el espíritu moderno aportaba al arte de hoy. Pero el sentido era diferente y estas dos exposiciones, a pesar de ser paralelas, parecieron contradictorias.

1937. Exposición de las Artes y las Técnicas en la Vida Moderna. La contradicción reina. Es suficiente de releer los discursos oficiales para establecer mejor a que nivel de confusión demagógica se ha caído. Yo no me propongo hoy sino hacer resaltar este punto culminante tomado de una conferencia del Comisario General e intitulada "El Gran papel de la Exposición". "...He pensado que la Exposición de 1937 debía venir al socorro del arte que se muere, que debía marcar la vuelta al ornamento, la vuelta a la gracia, a la variedad... Para que el arte viviente se enriquezca también en el sentido ornamental es necesario que se libere de la malla dogmática que la traba aún, que se expanda, en una palabra que se humanice un poco sin perder nada de su valor y de su reputación". Aceptemos sin comentarios este programa "artístico". Ya conocemos los resultados. Artesanado en todo. Artesanado por todas partes... La U. A. M. debía reaccionar. Desde Mayo 1936 nuestro grupo señala que, desde largo tiempo atrás, había formulado un programa en que los problemas futuros —determinados por las nuevas condiciones sociales, económicas y técnicas (maquinismo)— estaban planteados hasta en sus últimas consecuencias. Se formaron comisiones, comités de investigaciones, se realizaron reuniones. Una fraternidad común con otros grupos progresistas: C. I. A. M., Casa de la Cultura... debía colocar a la Exposición sobre su plan verdadero: progreso y no regresión, organización y no desorden. Pero el pensamiento "de izquierda", —o más bien el arte "de izquierda"— no implica necesariamente que él encontrará acogida en un gobierno "de izquierda". La noche histórica —y muy poco conocida— de junio 1936 en que nuestros camaradas Le Corbusier, René Herbst, Francis Jourdain tomaron la palabra ante una sala llena y lanzaron un S. O. S. en favor de una reorganización de la Exposición quedará para muchos como una lección aprovechable y como una advertencia sobre las contradicciones inherentes a la acción política. No citemos el nombre de personalidades gubernamentales presentes; constatemos solamente que aquellos mismos que fueron los más violentos acusadores se convirtieron, sin que ocurriera ningún cambio, en los partidarios más frenéticos.

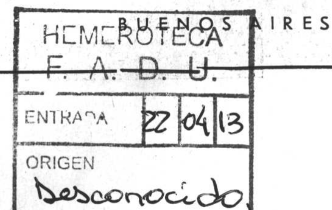
1925, 1930, 1937... La ruta está jalonada de mojones indicadores pero el cielo está todavía cubierto por la bruma. Y es por eso que la U. A. M. debe convertirse en un grupo de combate con un programa preciso y definido. Nosotros lo hemos visto: las simpatías de tendencia y de espíritu no son ya suficientes. Por lo demás, esta "simpatía de tendencia" ¿existirá siempre? Parece que en el curso de los últimos años, muchos camaradas han evolucionado en direcciones divergentes, y a veces se hallan en oposición con el espíritu de partida. El torbellino de la vida borra todo... Lo que constituyó el éxito del Werkbund alemán fué el ardor de su espíritu teórico y combativo. Es sobre una vía paralela— pero adaptada a nuestra vida nacional —que podemos emprender la marcha. Nosotros, tenemos nuestra palabra que decir no solamente en materia de arquitectura y de decoración, sino también y sobre todo sobre el conjunto de cuestiones que se sitúan entre estos dos polos: cuestiones de organización, de administración, de economía relativas a las artes industriales y caseras. El debate no se sitúa ya sobre la nitidez y la precisión en las líneas, sobre la simplificación de las formas, sobre la adaptación de éstas a la materia y a la función. La causa ha sido ya escuchada. Nosotros estamos llamados a asistir a continuas transformaciones, condicionadas por los progresos técnicos realizados sin descanso por un mundo de ingenieros y de investigadores. Mezclémosnos a sus trabajo. Entremos en las fábricas y en los laboratorios. Asegurémosnos vinculaciones con los grandes grupos industriales. La industria está librada al acaso. Ofrezca-

mos nuestros servicios a los poderes públicos para crear centros de selección. Eso durará tanto tempo, cuanto CUALQUIERA PUEDA FABRICAR CUALQUIER COSA DE CUALQUIER MANERA.

Artistas creadores hay por todas partes, según se dice. Pero artistas que acepten de plegarse a las exigencias del ingeniero o del industrial, esos no abundan. Standardización y normalización son los puntos de atracción para actuar útil e inmediatamente. Estos no son fenómenos nuevos y monstruosos. La fabricación en serie ha existido desde que los hombres han empleado una máquina, por simple que fuera. El horno del alfarero data de largo tiempo... En cuanto a la normalización, ella no ha surgido de cerebros humanos degenerados. Es una ley de la Naturaleza. Reino mineral: normalización admirable de los cristales. Reino vegetal: hay la norma-lechuga, la norma-nabo etc. Paralelamente, citemos los árboles de una simétrica ordenación al borde de un gran camino; los campos de tulipanes en Holanda. Paralelamente todavía: todos los objetos de uso general se han uniformizado: los tenedores tienen cuatro dientes, los platos son redondos y las mesas tienen 75 centímetros de alto. ¿Normalización arquitectural? pero el más bello ejemplo es la plaza de Vendome...

Nosotros no podemos entendernos sobre estas cuestiones. Ellas son vitales para la arquitectura (materiales de construcción) y para el equipo interior (todos los objetos y muebles). Ellas son vitales para una renovación completa y metódica de las condiciones de la existencia, si se quiere realmente que todos tengan parte en este acrecentamiento del bienestar. Ellas coinciden con una serie de esfuerzos que deberemos tentar contra la decadencia del gusto. Si la cultura artística se muer, preparemos las etapas de su convalescencia... Todo está por hacer... ¿y las Perspectivas no son acaso inmensas?

De L'Architecture d'Aufourd'Ani



IMP. TAUBER
MEXICO 667 BS. AS.


EL 1937
año triunfal para la
COCINA ELECTRICA
CIAE
• INSTALADA Y FUNCIONANDO.
• EN MILLARES DE HOGARES
• HA DEMOSTRADO QUE ES
HIGIENICA
• PRACTICA
• SEGURA
• Y SOBRE TODO QUE SU USO
• RESULTA SIEMPRE
MAS
BARATO
• QUE CUALQUIER OTRO SISTEMA.


CERESITA